TRANSPORT
DE AS 98



de AS

anarchistisch tijdschrift

Twintigste jaargang, nr. 98, april - juni 1992.
De AS verschijnt vier maal per jaar en is een uitgave van Stichting De AS, Moerkapelle, ISSN-nummer 0920-3257.
Bestelling: door storting op postgiro 4460315 van de AS te Moerkapelle.
Jaarabonnement: ƒ25,-; buiten Benelux ƒ31,-
Druk: Macula, Boskoop.
Zetwerk: Stichting Rode Emma, Amsterdam.
Adreswijzigingen: bij voorkeur per briefkaart, of per giro (verbeter het adres op de kaart) graag met vermelding van de postcode.
Reklamering: met vermelding van de laatste betaaldatum, als aangegeven in uw giro-administratie.
Nieuwe abonnementen: gaan in met het eerste nummer van de jaargang, tenzij anders aangegeven bij bestelling. Zonder opzegging worden abonnementen verlengd.
Redactie-adres: postbus 35061, 3005 DB Rotterdam.
Administratie-adres: postbus 43, 2750 AA Moerkapelle.
Redactie: Cees Bronsveld, Marius de Geus, Thom Holterman, Rudolf de Jong, Jaap van der Laan, Wim de Lobel, Bas Moreel, Simon Radius, Hans Ramaer.
Verder werkten mee: Marten Bierman, Peter de Zoete.
Omslagontwerp: Detlef Greinert.

TRANSPORT: EEN LIBERTAIRE VISIE

Hans Ramaer

We leven, zo schreven Bakker en Bierman al twintig jaar terug, in een bermbeschaving. Steeds meer menselijke activiteiten - wonen, werken, recreëren - zijn immers toegesneden op één toevallig transportmiddel: de particuliere personenauto. Toch is het onzinnig om de individuele automobilist alle verkeersellende in de schoenen te schuiven. Tenslotte worden automobilisten niet als zodanig geboren, maar gemaakt. De westerse samenleving is binnen een halve eeuw een autosamenleving geworden.
Mèt de cultuurcriticus Ivan Illich kan men echter vaststellen dat die autosamenleving geworteld is in irrationaliteit. Zo heeft Illich eens berekend dat de modale Amerikaan per jaar 1500 uur moet werken om een auto te kunnen aanschaffen. Als hij jaarlijks tienduizend kilometer rijdt, betekent dat dat het hem een uur kost om een afstand van ruim zes kilometer af te leggen. Daarmee vergeleken verplaatst een voetganger zich nauwelijks langzamer en een fietser zich veel sneller.

1

Hoewel Kropotkin naar de spoorwegen verwees als een voorbeeld van geslaagde vrijwillige samenwerking, heeft hij net als andere klassieke anarchisten geen bijzondere aandacht geschonken aan verkeer en vervoer. En dat is begrijpelijk. Transport - het verplaatsen van mensen en goederen - is van alle tijden,

maar massaal transport per auto is een recent verschijnsel. Pas na de tweede wereldoorlog werd duidelijk - eerst in Noord-Amerika en nadien in West-Europa - dat de explosieve groei van het particuliere autogebruik even explosieve problemen opriep. Problemen die niemand voorzien had. Oók anarchisten niet.

Nog in 1938, zo memoreert Colin Ward in zijn pas verschenen boekje, waarvan een hoofdstuk voor dit nummer vertaald werd, gaf Lewis Mumford, de libertair georiënteerde cultuurfilosoof, hoog op van de auto. Die zou de individuele burger een voorheen ongekende vrijheid brengen. En in datzelfde jaar publiceerde Anton Constandse zijn schets van een anarchistische samenleving - *Grondslagen van het anarchisme* - zonder een woord te wijden aan verkeer en vervoer in die toekomstmaatschappij. Slechts vindt men er de opmerking dat het openbaar vervoer in zo'n samenleving gratis zal zijn.

Toegegeven, de auto heeft voor de individuele automobilist zo zijn voordelen, maar wegen die op tegen de collectieve nadelen? Allereerst veroorzaakt de auto de vernietiging van stad en platteland door de aanleg van wegen, tunnels en viaducten. Dan is er de uitputting van grondstoffenvoorrraden en energiebronnen om de auto te kunnen produceren en laten rijden. Bovendien is er de bodemverontreiniging door het afval dat de auto oplevert, en niet te vergeten de geluidshinder. Maar het meest ernstige milieuprobleem is zonder twijfel de luchtverontreiniging: 45 procent van de uitworp van koolwaterstoffen en 55 procent van de stikstofoxiden is afkomstig van het wegverkeer. Daarmee is de auto voor de helft verantwoordelijk voor de smogvorming in Nederland en voor vijfentwintig procent veroorzaker van zure regen. En van de luchtverontreiniging in de steden is zelfs 90 procent toe te schrijven aan het autogebruik. Daarnaast is er nog het kooldioxideprobleem dat weer bijdraagt aan het broeikaseffect.

Het aantal indirecte slachtoffers van het autoverkeer (met name carapatiënten) valt nauwelijks te schatten, maar met de slachtoffers van verkeersongevallen ligt dat anders. In het verkeer in Nederland valt gemiddeld elke zes uur een dode en om de tien minuten een gewonde. Het verkeer eiste in Nederland dan ook in de afgelopen veertig jaar ruim 80.000 doden en twee miljoen gewonden, en in de komende twintig jaar komen daar nog eens 30.000 doden en een miljoen gewonden bij. Voor jongeren is het verkeersongeval zelfs de belangrijkste doodsoorzaak. Niet allen, maar in ieder geval verreweg de meesten, zijn slachtoffers van de auto.

Het zijn aantallen die zich alleen maar laten vergelijken met die van oorlogen (zoals auto's wel vergeleken zijn met wapens). In Engeland vielen sinds de jaren twintig veel meer doden in het verkeer dan er in de tweede wereldoorlog aan burgers en militairen omkwamen en in de Verenigde Staten, waar zoals bekend de automobiliteit nog veel groter is, ligt de vergelijking nog extremer: in dat land vielen drie keer zoveel doden in het verkeer dan in alle oorlogen sinds de Onafhankelijkheidsverklaring van 1776 bij elkaar. Is het dan al met al nog opzienbarend dat de publicist Henk Hofland het automobilisme als *straatfascisme* typeert?

2

Veel van wat zo'n twintig jaar geleden gezegd en geschreven werd over de

verkeers- en vervoersproblematiek is helaas vandaag nog actueel. Zeker, er zijn allerlei maatregelen voorgesteld en ten dele ook uitgevoerd. Er zijn fietspaden betegeld, auto's geweerd uit winkelcentra, veiligheidsvoorzieningen en technische constructies voor de auto doorgevoerd, nieuwe spoorlijnen en railtrajecten aangelegd, snelheidsbeperkingen opgelegd, vrije bus- en trambanen gecreëerd, woonerven ontworpen, ov-kaarten voor militairen en studenten ingevoerd en carpoolplaatsen gebouwd. De opsomming is moeiteloos uit te breiden, maar de problemen van toen zijn gebleven, verergerd vaak.

In die twintig jaar is het woon-werkverkeer in Nederland immers bijna verdubbeld, net als het particuliere autobezit (momenteel zo'n zes miljoen). En vooralsnog lijkt er geen einde te komen aan die groei: in het jaar 2000 zullen zeven miljoen auto's Nederland verder verstikken. Die groeiende stroom auto's wekt de indruk dat de problemen onoplosbaar zijn. En dat zijn ze natuurlijk ook, zolang de automobiliteit niet ingrijpend daalt. Maar het ambtelijk apparaat, zo blijkt uit het artikel van Peter de Zoete, is er allengs van doordrongen dat de weg van de autolobby naar de chaos voert.

Begin van dit jaar koos een kleine meerderheid van de Amsterdammers via een referendum voor een autoluwe binnenstad, opnieuw een aanwijzing dat de irrationaliteit van de autosamenleving steeds vaker onderkend wordt. Maar het zal nog een lange weg zijn naar autovrije binnensteden waar de fiets de ruimte kan krijgen. 'Banning the cars from Manhattan' was het motto van de Amerikaanse anarchist Paul Goodman die al in de jaren vijftig voor een autovrije binnenstad pleitte. Provo nam de oproep over en bedacht het *Witte Fietsenplan* (herdrukt in dit nummer), dat de eerste proeve van ecologisch anarchisme op transportgebied was. De witkar - een door Luud Schimmelpenninck ontworpen elektrische variant van de witte fiets - leek nog veelbelovender, maar is helaas in het experimentele stadium blijven steken.

3

De automobilist mag dan wel een straatfascist heten, soms is het gebruik van de auto onmogelijk te vermijden omdat de haltes van bus, tram, metro of trein nauwelijks bereikbaar zijn per fiets of te voet. In de buitenwijken van de steden immers is het bus- en tramnet radiaal gericht op de binnenstad en zijn de verbindingen tussen de buitenwijken onderling volstrekt onvoldoende of afwezig. Net als op het platteland zijn veel bewoners van de steden dan ook gedwongen om de auto te gebruiken.

We spreken dan nog niet eens over de veel te hoge tarieven, de veel te lage frequenties, het gebrek aan comfort en beveiliging van het openbaar vervoer. Decennia lang al zijn de lokale, regionale en landelijke ov-netten verwaarloosd, doelbewust ook om het autogebruik voorrang te kunnen geven. In Nederland heeft de sociaaldemocratie net als elders in West-Europa tot in de jaren zeventig nog de automobilist naar de mond gepraat in plaats van hem duidelijk te maken dat de mobiliteit van de burger niet onbegrensd kan zijn.

De sleutel tot een nationaal transportstelsel ligt dus onder meer in het scheppen van een fijnmazig ov-net met geringe wachttijden, óók buiten de spits. Daaraan heeft het altijd ontbroken, zo stelde Arthur Mendes-Georges al in 1966 in het anarchistische blad *De Vrije*.

Dat gold en geldt voor de Verenigde Staten niet anders dan voor Nederland. Vóór de tweede wereldoorlog, memoreert de Amerikaanse ecologist Sale, bestond er in de Verenigde Staten een goedkope, efficiënte en milieuvriendelijke vorm van openbaar transport: de trolleybus. In de jaren vijftig was er van dit netwerk bijna niets meer over. De busondernemingen waren opgekocht door General Motors en vervolgens ontmanteld. Zo dwong de autofabrikant de Amerikanen indirect om een auto aan te schaffen. Zelden, zegt Sale, is een criminele samenspanning tegen de samenleving zo duidelijk aantoonbaar geweest als in dat geval.
Niet de technische mogelijkheden maar de winstverwachtingen hebben steeds de richting van de maatschappelijke ontwikkelingen bepaald en op die regel vormde transport geen uitzondering. Zo wijst de Britse technologiecriticus Dickson op twee transportmiddelen die begin van deze eeuw voorhanden waren en technisch (en ecologisch) zonder problemen op massale schaal ingezet hadden kunnen worden. Het ene is het luchtschip en het andere het binnenvaartschip, waarvoor reeds een complete infrastructuur van kanalen en rivieren bestond. Toch triomfeerden de automobiel- en vliegtuigfabrikanten. Misschien ook omdat we, zoals Illich opmerkt, sneller vervoer en beter vervoer met elkaar verward hebben.

4

Bij het overgrote deel van ecologisten en anarchisten vindt men een lofzang op de fiets. Dat is begrijpelijk, want het is het meest energie-efficiënte transportmiddel. Bovendien is de fiets goedkoop in aanschaf, milieuvriendelijk en gemakkelijk te onderhouden en repareren. Illich noemt de fiets de allerbelangrijkste innovatie op transportgebied en koppelt de tweewieler zelfs aan de komst van het socialisme ("Socialism can only come on the bike"). Ward wijst in zijn recente boekje nadrukkelijk op gidsland Nederland, het enige land in het Westen dat bijna evenveel fietsen als inwoners telt. En in het inmiddels opgeheven Canadese anarchomagazine *Open Road* (nr. 11, 1980) werd de fiets ooit uitgeroepen tot het middel bij uitstek om de anarchie uit te dragen ('peddling anarchy'). Kortom, de fiets als voertuig van de revolutie.
De relatief unieke positie die de fiets in Nederland inneemt, bewijst niettemin dat dat vervoermiddel alleen in het lokale personenvervoer een centrale rol kan spelen. Tegenover dertien miljard fietskilometers in Nederland staan 120 miljard autokilometers, wat laat zien dat net als elders de positie van de auto in het regionale en landelijke vervoer allesoverheersend is. Om te komen tot een grotere verscheidenheid aan transportmogelijkheden lijkt een grootscheepse uitbreiding van het railtransport dan ook onvermijdelijk. Elders in dit nummer noemt Marten Bierman een vervijfvoudiging van de vervoerscapaciteit van de trein noodzakelijk. Ook een uitbreiding van de mogelijkheid verschillende soorten vervoer te combineren (de fiets in en de auto op de trein) kan volgens Rudolf de Jong een anarchistische eis genoemd worden.
Zelfs in de meest extreme situatie (een bijna lege trein versus een auto met passagiers) is het vervoer via railsystemen nog altijd aanmerkelijk energie-efficiënter dan per auto. Bovendien vereist de aanleg van autowegen drie tot vier maal meer grond en energie dan railtrajecten. Wanneer trein, metro en snel-

tram ontwikkeld worden tot een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer, vormt dat mèt de fiets de pijler van een libertair-ecologisch vervoerssysteem, aldus Marius de Geus (in *De AS* 88: De staat van de ecologie).

Maar daaraan kan worden toegevoegd dat dan ook de huidige monopolie-positie van de NS moet verdwijnen. Voor kleine bedrijven, coöperaties en bewonersverenigingen zou daardoor ruimte ontstaan voor openbaar personenvervoer. Allerlei mengvormen van taxi- en minibuslijnen, zoals die in mediterane landen bestaan, zouden aan zo'n fijnmazig vervoersnetwerk kunnen bijdragen. Wat is er tegen dat anarchisten een buslijn exploiteren, zoals de Fries Germ Dijkstra dat in de jaren dertig deed?

Dan resteert nog de vraag of dat openbaar vervoer gratis dient te zijn. Toen Constandse zijn eis stelde, waren de ecologische effecten ervan niet te overzien. Nu, een halve eeuw later, is mobiliteit nog steeds een elementaire levensbehoefte, maar onbegrensde mobiliteit een anachronisme. In zijn artikel elders in dit nummer verdedigt Marius de Geus dan ook het principe van de duurzame mobiliteit.

Daaruit volgt dat de openbaar vervoerscapaciteit niet eindeloos kan worden uitgebreid. Gratis openbaar vervoer heeft dan als nadeel dat het de suggestie wekt dat mobiliteit geen grenzen heeft. Daarom zullen hedendaagse libertairen zeggen dat het openbaar vervoer net als het museum en de bibliotheek voor iedereen 'betaalbaar' moet zijn. Daarbij kan men denken aan een goedkope ov-kaart.

5

Zonder twijfel kan technisch veel verbeterd worden aan de auto, zowel op het gebied van veiligheid als milieu. De katalysator resulteert al in een 'schonere' auto. Maar recycling van auto's, wegdrempels, een veel efficiënter brandstofverbruik en vele andere voorzieningen raken het probleem van de automobiliteit niet in de kern en bovendien lossen ze zeker niet alle ecologische bezwaren op. Wat dat laatste betreft hebben elektrische auto's, stoomauto's en auto's met een Stirlingmotor, die vaak als een alternatief voor de benzine-auto beschouwd worden, inderdaad hun voordelen.

Nog afgezien van de macht van de oliemaatschappijen en autofabrikanten die zich tegen het aantasten van hun gevestigde positie zullen verzetten, kan technologie alléén toch niet alle nadelen van het automobilisme voorkomen, maar hooguit (tijdelijk) verzachten. Al eerder (in *De AS* 88) heb ik immers verwezen naar de onverbiddellijke ***wet van behoud van ellende,*** die leert dat vervuiling als gevolg van fysische logica niet kan verdwijnen, maar steeds in andere vormen de kop opsteekt. ***Autogebruik moet dan ook veeleer uitzondering dan regel worden.***

Om die transportomwenteling te realiseren, denken anarchisten - in tegenstelling tot velen uit de milieubeweging - zeker niet aan regelrechte dwang. Zo zou het distribueren van brandstof alleen maar leiden tot alweer een bureaucratisch controle-apparaat en zou het vertienvoudigen van de brandstofaccijns het autogebruik van de rijken nauwelijks beïnvloeden. (Anarchiste Weia Reinboud heeft daar overigens weinig moeite mee. In haar recente boekje tegen het automobilisme zegt ze: "Ik dacht dat het allang zo was dat de wereldcruises en de landhuizen alleen voor rijken betaalbaar waren. Waarom mag de auto niet in dat rijtje? Waarom

zou het zo erg zijn als je duidelijk ziet wie de patsers zijn?")

Toch beseffen anarchisten terdege dat een volstrekte keuzevrijheid - in dit geval op vervoersgebied - strijdig kan zijn met ecologische criteria. Daarom stelde Thom Holterman (in *De AS* 94: Het labyrint van de vrijheid) voor om niet te streven naar ***maximalisatie,*** maar naar ***optimalisatie*** (kwaliteitstoename) van de vrijheid. Het beperken van de vrijheid van de automobilist is volgens Holterman dan een kwestie van ***drang*** (een aan Bart de Ligt ontleend begrip), waarbij in de eerste plaats gedacht wordt aan gedragsverandering door te overtuigen. Drang kan echter ook vorm krijgen in planologie, in de wijze waarop een samenleving is gestructureerd. Doordat de twintigste eeuwse planologie zich overwegend heeft gekenmerkt door een radiale structuur, zijn wonen, werken en recreëren uit elkaar getrokken en moeten personen en goederen over steeds grotere afstanden vervoerd worden.

Het ligt voor de hand dat een ***concentrische*** planologie een tegengesteld proces oplevert. Zo'n planologie-van-de-honingraat stimuleert de door anarchisten en ecologisten bepleite ***decentralisering*** van de samenleving. Zo ontstaat meer kleinschaligheid met als gevolg kortere verplaatsingen en minder verspilling. (Overigens behoeft kleinschaligheid in het geheel niet inefficiënt te zijn; Paul Goodman verwees ooit in dat verband naar de ***wet van Borsodi,*** die stelt dat de hogere produktiekosten per eenheid produkt ruimschoots teniet gedaan worden door de lagere distributiekosten.)

Alleen door decentralisering, schreven de samenstellers van de ***Blueprint for Survival*** (Blauwdruk voor Overleving), kan de vicieuze cirkel waarin de autosamenleving gevangen zit, doorbroken worden. En daar hoeft twintig jaar later geen woord aan veranderd te worden.

LITERATUUR

Moderne anarchisten als Goodman, Bookchin en (tot voor kort) Ward hebben zich evenals cultuurfilosofen als Illich, Gorz en Schumacher slechts zeer globaal met verkeer en vervoer bezig gehouden. Ook in de anarchistische pers in Nederland zijn de artikelen over transport in de afgelopen kwart eeuw op de vingers van één hand te tellen. Nog altijd actueel en dus aanbevolen is de publicatie van Henk Bakker en Marten Bierman, *Steden, wegen, ruimte. Op weg naar de bermbeschaving*; Amsterdam 1972.

Van belang zijn verder onder meer: Godfrey Boyle & Peter Harper (ed.), *Radical Technology*; London 1976 - David Dickson, *Alternative Technology and the Politics of Technical Change*; Fontana 1974 - René Didde, *Blik op oneindig. Auto's in Amsterdam*; Amsterdam 1992 - Andrew Dobson, *Green Political Thought*; London 1990 - Paul Goodman, *People or Personnel. Decentralizing the Mixed System*; New York 1965 - Paul & Percival Goodman, *Communitas. Means of Livelihood and Ways of Life*; New York 1960 (1947) - Ivan Illich, *Naar een nieuwe levensstijl*; Bussum 1973 - Ivan Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen. Onze verkeerde wereld*; Bussum 1974 - Klaine Germ, *Landarbeider, winkelier, busondernemer*; Leeuwarden 1991 - Milieudefensie (uitg.), *Blauwdruk voor Overleving*; Amsterdam 1972 - Weia Reinboud, *Honderd-en-een redenen tegen het automobilisme*; Utrecht 1991 - Kirkpatrick Sale, *Human Scale*; New York 1980 - Colin Ward, *Freedom to go: after the motor age*; London 1991.

DE AUTO: EEN A-SOCIALE ANARCHIST

Rudolf de Jong

"De auto is ... een persoonlijke bevrijding en een sociale bedreiging", schrijft Colin Ward in het eerste hoofdstuk van zijn boek Freedom to go: after the motor age.
Het is niet alleen waar, het is ook een interessant raadsel voor anarchisten. Immers, anarchisten zoeken naar harmonie tussen persoonlijke bevrijding en gemeenschap. Op zich is dat niet zo bijzonder, alle ideologieën en geestelijke stromingen houden zich daar mee bezig. Maar doorgaans wordt de harmonie gezocht in een compromis tussen individuele vrijheid en de samenleving. Anarchisten verwerpen dit compromis en betogen juist dat maximale persoonlijke bevrijding een sociale verrijking en bevrijding betekent en nooit een sociale bedreiging kan zijn.

Voor dat we nu op de auto gaan kankeren, is het goed op het bevrijdende element van de auto, en van de moderne verkeersmiddelen in het algemeen, te wijzen. De trein maakte het reizen op grote schaal mogelijk. De tram en de fiets maakte het voor het eerst mogelijk dat arbeiders en laag betaalden in hun vrije tijd hun stad konden verlaten, de natuur in konden. Tussen de wereldoorlogen werd er dankzij de fiets en de tram voor het eerst massaal naar het strand gegaan vanuit de grote steden, kamperen en langs jeugdherbergen trekken dateert uit die jaren.

De auto leek alles te combineren: het privé vervoermiddel met het reizen over lange afstand en het gemakkelijke doorkruisen van de naaste omgeving. Bovendien kan je er zo lekker veel en zo gemakkelijk in vervoeren.
Het woord automobiel heeft op zich al iets anarchistisch: een zelf-beweger. Zelf bewegen, uit je zelf iets doen, is dat niet een duidelijk anarchistisch ideaal? Maar ja, het woord egotripper is waarschijnlijk een meer hedendaagse vertaling van automobiel. En dat woord heeft niet direct een sociale klank.
Toen de auto verscheen, werd hij door anarchisten als Kropotkin met enthousiasme verwelkomt. De auto doorbrak de starheid van de spoorwegen die aan een vaste baan gebonden waren, waardoor het sociaal-economisch leven gebonden werd aan die spoorwegen. De auto kwam overal, kon een veel fijnvertakter netwerk van verbindingen opbouwen, zodat de gemeenschappen zich overal vrij konden ontwikkelen. De tegenstelling stad en platteland zou door de auto worden overwonnen; het platteland zou de stad, de stad het platteland kunnen binnendringen.

Het aspect van de auto dat de mensen echter het meest heeft aangesproken, is niet de mogelijkheid tot ontplooiing van sociale verscheidenheid waarop Kropotkin hoopte, maar die van de individuele vrijheid. De auto is een bewegende huiskamer, men is eigen baas en kan kiezen waar en langs welke weg men ergens heen wil. In de trein en in de bus ben je gebonden, in je auto ben je vrij. (De 'onvrijheid' door het gebonden zijn aan allerlei verkeersregels, waar de voetganger op het trottoir van gevrijwaard is, speelt nauwelijks een rol.) Dat de sociale gevolgen van deze vrijheid - overlast, doden en gewonden,

verspilling van energie, vernietiging van de steden, aantasting van het milieu en ga maar door - steeds ernstiger worden, begrijpt zo langzamerhand iedereen.
Hierdoor is de auto, naast een persoonlijke bevrijding, een sociale bedreiging, kortom een a-sociale anarchist geworden.

Overigens is deze opmerking over de auto wel aanvechtbaar. Een auto is immers een ding. En bij persoonlijke bevrijding en sociale bedreiging, bij anarchisme, gaat het altijd om verhoudingen tussen mensen, niet tussen dingen. Maar kan je je de mens voorstellen zonder dingen? Is het feit dat de mens een dier is dat in staat is dingen te maken (en te bewaren) en te gebruiken, niet het belangrijkste verschil tussen de mens en andere dieren? Dingen kunnen vrij maken. En trein, tram, fiets en bus deden dat. Marx en de marxisten hebben zich meer verdiept in de dingen en de relatie van de mens tot de dingen dan de meeste anarchisten (Marx' begrip vervreemding heeft betrekking op deze relatie). Maar het belang van de dingen is door de anarchisten nooit ontkend.
Het hele socialisme draait tenslotte om de vraag hoe je de macht van sommigen over de dingen en daarmee over mensen vervangt door een administratie van de dingen, waardoor aan dingen geen macht over anderen ontleend kan worden. Hoewel men daarbij in de eerste plaats dacht aan de produktiemiddelen, volgde hieruit ook opvattingen over de consumptiegoederen.
Anarchisten hebben vaak een zekere soberheid bepleit als het om consumptie ging (met uitzondering van de culturele, immateriële goederen, onderwijs, kunst enz.). Bij Kropotkin, in het Spaanse anarchisme en bij Paul Goodman kom je bewuste pleidooien voor soberheid tegen. Neem wat je nodig hebt, maar niet meer. Overvloed, geen overdaad. Men ging daarbij echter uit van de bestaande dingen; en hoe je aan soberheid een maatstaf kunt ontlenen, is niet erg duidelijk. Wat betekent soberheid in het verkeer? Wel een fiets en de trein, maar geen auto? Of wel een bescheiden Mazda, maar geen Mercedes? En als die Mazda mijn bescheiden caravan niet trekken kan?

Moeten wij uit vrije wil de auto zoveel mogelijk (maar wat is dat: zoveel mogelijk?) laten staan uit verantwoordelijkheid tegenover de anderen, tegenover de gemeenschap? Het probleem is dat het a-sociale van de auto niet direct tastbaar is. (Als dat wel het geval is, bijvoorbeeld bij een wegpiraat of als iemand moedwillig op een ander inrijdt, dan reageren wij heel anders dan wanneer iemand zonder opzet een verkeersongeval veroorzaakt.) De auto richt zich niet tegen een of meer individuen, maar tegen een onkenbaar en anoniem 'geheel', waar men zelf deel van uit maakt. De mensen beginnen op 'de' auto's te kankeren, zodra ze uit hun eigen auto gestapt zijn. Het is een fraaie illustratie van het feit dat de mensen niet alleen geatomiseerd zijn, maar binnen hun atoom ook nog eens gefragmentariseerd: de voetganger in ons kankert op de automobilist in ons.
De fragmentarisering is een van de dingen die, dacht ik, centraal moeten staan in een libertaire benadering van de auto en het verkeer. Andere zaken zijn verspilling en afwenteling (die met elkaar samenhangen). De titel van het boek van Colin Ward dat ik in het begin van

dit artikel noemde, is duidelijk: het verkeer na de eeuw van de auto. De kwantiteit van de auto's vernietigt hun kwaliteit. De persoonlijke bevrijding die de auto bracht, eindigt in de file waar men geen kant meer op kan. Colin Ward wijst onder andere op de verspilling aan ruimte en energie die personenauto en vrachtauto met zich meebrachten ten opzichte van het vervoer per rail en over water. Machtige economische belangen en geen sociale berekeningen of vrije concurrentie hebben de doorslag gegeven ten gunste van het gemotoriseerde vervoer. Behalve cultuurgoed (oude steden, oude cultuurlandschappen) gingen bruikbare kapitaalgoederen (spoorwegen, kanalen) zo verloren. En de werkelijke kosten bleven onbekend, want onbecijferd, want afgewenteld op milieu en mensen (stress, gewonden, doden).

Wie vandaag de dag ten aanzien van de auto uitroept: 'Je kan de klok niet terugzetten', zet zelf de klok terug. Wie de klok vooruit wil laten gaan, zal niet de auto maar het verkeer moeten bevorderen. De anarchistische transportutopie zal gebaseerd zijn op diversiteit, decentralisatie, combinatie en nieuwe technieken.

Diversiteit betekent dat de verscheidenheid van vervoersmiddelen en mogelijkheden moet toenemen, maar dat er geen overheersing van één vervoersmiddel, zoals nu de auto, plaats heeft. Indien men - zoals nu het geval is - 'wel de auto moet nemen' omdat er geen alternatief is (goed openbaar vervoer, goedkope taxi), dan is er sprake van overheersing.
Decentralisatie betekent dat het transport in echte netwerken moet worden georganiseerd en niet gericht op één centraal punt: de hoofdstad. Frankrijk, Engeland, Spanje zijn landen met een typisch gecentraliseerd verkeerssysteem. Alle spoorwegen en autobanen in Frankrijk leiden naar Parijs en zelfs naar kopstations, die maar lastig met elkaar verbonden zijn. Nederland en Duitsland staan er wat dit betreft beter voor.
Combinatie. Dat is iets anders dan méér openbaar vervoer als alternatief voor de auto. Ik denk bij combinatie aan het samengaan van verschillende vervoermiddelen èn aan het samengaan van eigen en openbaar vervoer. De autoslaaptrein is een goed voorbeeld van combinatie. De fiets op de auto en in de trein (tot het autotijdperk wijd verbreid, daarna volstrekt ontmoedigd) en de treintaxi zijn er voorbeelden van.
Een snelle monorailtrein met er aan gekoppelde kleine en schone autootjes, die overal snel aan- en losgekoppeld kunnen worden en dan op eigen kracht over de weg verder kunnen gaan, lijkt mij in een tijdperk waarin voor de technische ontwikkelingen geldt 'de werkelijkheid overtreft de fantasie' een vrij vanzelfsprekende zaak. De 'zelfbeweger' is dan gekoppeld aan en gecombineerd met de 'gemeenschappelijke beweger'; de persoonlijke bevrijder ontdaan van althans een deel van zijn a-sociale lading. En ook oude technieken - Colin Ward wijst op de waterwegen - kunnen voor veel vervoer in ere hersteld worden.
Een van de weinige pogingen om langs libertaire weg transportproblemen aan te pakken, waren de plannen van Luud Schimmelpenninck met witte fietsen en de witkar (schoon, gratis en individueel openbaar vervoer in de stad), waarover elders in dit nummer meer. Ze vonden

te weinig weerklank. Achteraf vraag ik mij af of ze niet beter in een combinatie met andere vervoersmethoden hadden kunnen worden aangeboden en of een middelgrote stad niet aantrekkelijker was geweest voor een proefneming dan Amsterdam.
Nieuwe technieken zijn hiermee al ter sprake gekomen. Behalve voor combineren moeten die natuurlijk ook gericht zijn op de opheffing van verspilling en afwenteling. Het laatste vraagt ook een sociale berekening. Wie nu een auto aanschaft, kijkt naar de directe kosten die hij maakt: de prijs van de auto en van de benzine; de verzekering en de wegenbelasting. De sociale prijs van de auto is hoger. Want de prijs die wij betalen voor verkeersongelukken, zit verscholen in de kosten van ziekteverzekeringen en sociale wetten; die van de verkeerspolitie, justitie en wegenbouw in de openbare middelen.

Welke organisatie en inrichting van het transport het voordeligste is, weten wij gewoon niet. Onze samenleving, en ook de overheid, gaat nog steeds uit van afzonderlijke rekensommetjes. En het geheel is in ieder geval anders dan de som der delen. Wanneer wij als eis aan een sociale economie stellen dat de beschikbare energie zo effectief mogelijk moet worden aangewend, dan schort er nog heel wat aan het verkeer. Aan de economie trouwens ook.

ONBEGRENSDE VERSUS DUURZAME MOBILITEIT

Marius de Geus

De moderne westerse mens is gewend aan reizen. Hij reist naar het werk, naar de supermarkt, naar familie en vrienden, naar een ver vakantieadres, of gewoon voor zijn plezier. Wie niet reist, telt niet mee. Maar die grote mobiliteit kent vele schaduwkanten, zoals verkeersonveiligheid, milieuverontreiniging en geluidsoverlast. In dit artikel wil ik ingaan op een aantal vragen die samenhangen met het hedendaagse verplaatsen. Wat zijn, toegespitst op het autogebruik, de voornaamste achtergronden van de toegenomen mobiliteit? In hoeverre hangt automobiliteit samen met de heersende ideologie en levensstijl? Wat zijn de gevolgen voor mens en milieu? Welke veranderingen kunnen leiden tot een toestand van 'duurzame mobiliteit'? En welke aanpak verdient vanuit libertair perspectief de voorkeur wanneer men bewegingsvrijheid een groot goed vindt, maar men de maatschappelijke en ecologische kosten ervan wil beperken?

In deze maatschappij is geleidelijk een 'verplaatsingsideologie' of 'mobiliteitsethos' ontstaan. Terwijl de mensen vroeger genoegen namen met transport binnen een relatief beperkt gebied, wordt heden ten dage aangenomen dat ieder-een een ongelimiteerd recht heeft om zich (vooral gemotoriseerd) te verplaatsen. Hoe kan men deze verplaatsingsdrang van de moderne mens verklaren? Er kan ter verklaring een onderscheid gemaakt worden tussen structurele veranderingen in de maatschappij, culturele wijzigingen en het bestaan van een aantal psychologische factoren.

Een van de belangrijkste structurele veranderingen is dat de werk- en leefomgeving van de mensen geleidelijk meer en meer uit elkaar zijn getrokken. Aan de ene kant ontstonden verre buitenwijken en slaapsteden en aan de andere kant verhuisden veel bedrijven uit de steden naar speciale industrieterreinen die buitenaf gelegen zijn. Hierdoor is de afstand tussen wonen en werken aanzienlijk toegenomen en werden mensen gedwongen om zich dagelijks over grote trajecten te verplaatsen. Over het algemeen kan gesteld worden dat wonen, werken, maar ook winkelen steeds verder uit elkaar zijn komen liggen, waardoor de vervoersbehoefte gestaag is gestegen.

Een andere structurele verandering ligt op het vlak van de bestedingsmogelijkheden en de toegenomen vrije tijd. Door de toename van de koopkracht werd een personenauto bereikbaar voor vele Nederlandse gezinnen. En wie een auto voor de deur heeft staan, raakt spoedig gewend aan en verwend door de gebruiksmogelijkheden van dit vervoersmiddel. Door de toename van de vrije tijd kregen de mensen bovendien meer gelegenheid dan voorheen voor recreatief gebruik van de auto (familie- en kennissenbezoek, tochtjes, etc.) en voor vakanties. Onderzoek heeft geleerd dat 55 procent van de personenkilometers 'sociaal-recreatief' van aard zijn. Ongeveer een kwart van alle sociaal-recreatieve autokilometers wordt weer tijdens vakanties afgelegd (in binnen- en buitenland).[1]

Een ingrijpende culturele wijziging die de mobiliteit heeft aangezwengeld is dat in de moderne maatschappij vaste vestiging en beperkte beweging als verstikkend worden ervaren. In zijn *Filosofie van het Landschap* bespreekt Ton Lemaire deze culturele omslag uitgebreid. Hij zoekt in dit boek onder meer naar een verklaring voor het feit dat de moderne mens vakanties zo belangrijk vindt en die over het algemeen in het zonnige zuiden wenst door te brengen: "De periodieke reis naar het zuiden, die de noorderling als vakantie onderneemt, en waarvan hij 'bruin' hoopt terug te keren, is in die zin mythisch, omdat hij er een vernieuwing en verrijking van zijn leven van verwacht. Wie thuis blijft en niet aan deze tocht deelneemt, vreest 'vast te roesten' en 'nergens te komen'. Het ergens op een vaste plaats verblijven heeft in onze tijd een negatieve betekenis gekregen: immobiliteit betekent dood en ondergang, mobiliteit als zodanig is goed, is teken van leven en vitaliteit, is teken van jeugd en gezondheid. Het is beter zich te verplaatsen dan ergens te blijven, zo zou men dit gevoel kunnen formuleren. Vandaar dat onze vakanties met reizen gevuld zijn, en dat wij recreatie verwachten van onze periodieke migraties. Een vaste vestiging betekent voor ons, postagrarische samenleving, de dood, het langzaam afsterven, terwijl zij voor een boerenbevolking leven, langzame rijping inhoudt".[2]

In onze cultuur wordt mobiliteit als een uiterst positief goed beschouwd, waar een louterende en verfrissende werking van uitgaat. Mobiliteit betekent nieuwe horizonten, andere perspectieven, ontwikkeling, ontspanning en loskomen van het bekende. Daarom ook lijkt mobiliteit geen grenzen te kennen.

AUTOMOBILITEIT

Welke psychologische factoren nu werken in onze maatschappij sterk mobiliteitsbevorderend en leiden tot grootschalig autogebruik? In de literatuur

over dit onderwerp worden veelal de volgende factoren genoemd:
- de auto geeft een gevoel van vrijheid,
- de auto geeft een gevoel van geborgenheid,
- de auto verleent de bezitter status en identiteit.[3]

Veel mensen kiezen voor een auto vanwege het gevoel van grotere vrijheid, te kunnen gaan wanneer men wil, en waarheen men wil. Volgens deze gedachte verschaft een auto maximale bewegingsvrijheid. Men begeeft zich in de wijde wereld, terwijl men zich toch in de geruststellende eigen omgeving bevindt - vrijheid en geborgenheid onder één dak: "De auto schermt af, maakt onafhankelijk van de omgeving. Gewapend met een goede kaart kun je een hele dag door een vreemd land toeren zonder in contact te hoeven komen met de plaatselijke bevolking. Geen last van taalbarrières en cultuurverschillen. Deze combinatie van vrijheid en geborgenheid maakt de auto voor veel mensen het ideale vakantievervoermiddel".[4] Men hoeft niet te wachten op trams, bussen en treinen, men kan uitstappen wanneer men wil, men zit beschut, men kan een flinke hoeveelheid bagage meenemen, men hoeft niet met de kinderen te sjouwen. Dit zijn inderdaad geen geringe voordelen.

Daarnaast ontlenen vele autobezitters status en identiteit aan hun vervoermiddel: "die identiteit kan gekarakteriseerd worden met onafhankelijkheid, dynamisch en snel zijn, macht. Met de auto hoor je er bij. Hij staat voor maatschappelijk succes".[5] Wie de advertenties voor auto's bestudeert, zal daarin veelvuldig de volgende termen tegenkomen: sportief, modern, snel, dynamisch, succesvol, en dergelijke. Wie geen auto bezit, wordt afgeschilderd als een betreurenswaardig persoon die zijn tijd verspilt, die zijn leven niet onder controle heeft en die in maatschappelijk opzicht is mislukt. (Wat hiervan waar is, wil ik als niet-autogebruiker graag in het midden laten.)

Het valt sterk op dat het autogebruik veelal wordt verklaard vanuit de bovengenoemde 'positieve' psychologische achtergronden. Het lijkt echter terecht om ook te wijzen op een aantal 'negatieve' psychologische factoren die sommigen tot (overmatig) autogebruik aanzetten:
- een auto geeft *macht* over anderen;
- een auto biedt de mogelijkheid tot escapisme, tot 'ontsnappen' aan de dagelijkse sleur;
- een auto geeft de ruimte om zich af te sluiten van anderen.

Het kan moeilijk ontkend worden dat autorijden een 'machtig gevoel' geeft. De autorijder wordt beschermd door de metalen huid van zijn wagen, door schokabsorberende bumpers en door met computers uitgerekende kreukelzones. Hoe groter, zwaarder en steviger de auto, hoe machtiger de bestuurder zich veelal voelt. De berijder van een auto (vooral een duurder exemplaar) kan zich een *King of the Road* voelen. Hij zit niet alleen stevig beschermd, hij heeft ook nog eens vele paardekrachten tot zijn beschikking. Eén druk op het gaspedaal, één ruk aan het stuur en de minder machtige weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorrijders) hebben het nakijken en duiken in het zand. De auto kan een niet ongevaarlijk instrument zijn voor de machtshonger van sommige individuen. *In ieder geval zijn automobilisten meer dan andere weggebruikers in staat om macht uit te oefenen en het gedrag van anderen te bepalen en beheersen.*

Daarnaast krijgt men in een aantal ge-

vallen het idee dat de auto toch ook een zekere escapistische functie heeft. De auto biedt mensen de kans om te vluchten uit de dagelijkse werkelijkheid, uit de moeilijkheden van het eigen leven. Men kan zich voorstellen dat mensen die betrekkelijk slecht behuisd zijn, die monotoon werk verrichten, die op het werk moeten functioneren binnen klassiek hiërarchische organisatiestructuren, tijdelijk een uitweg zoeken waarbij de auto behulpzaam is. Door de auto kunnen zij tijdelijk ontsnappen aan hun woonsituatie en kunnen zij - anders dan op het werk - hun eigen weg bepalen. Daarom betekent een auto voor velen keuzevrijheid en zelfbepaling, waarden waarvoor in het leven van alledag over het algemeen weinig ruimte is.
Een auto creëert ook mogelijkheden om zich te isoleren van de medeburgers. Wie in een auto zit, trekt zich terug op het eigen territoir.[6] Er is geen aanleiding of noodzaak tot communicatie met de medeweggebruikers. Van achter (vaak nauwelijks doorzichtbaar) zonwerend glas hoeft men zich weinig aan te trekken van de anderen - men kan bijna anoniem blijven, waardoor overigens verantwoordelijk rijgedrag niet bepaald wordt bevorderd. In het openbaar vervoer is het moeilijker om zich te isoleren, om zich niets aan te trekken van de anderen en om anoniem te blijven. Zoals de naam al aangeeft is openbaar vervoer in beginsel veel 'opener en sociaalgerichter' dan autogebruik.
In hoeverre kan gesteld worden dat automobiliteit samenhangt met de heersende ideologie en levensstijl? In een column in *NRC-Handelsblad* stelde de socioloog J.A.A.van Doorn eens dat de auto bij uitstek *liberaal* is: "de automobilist is een standaardvoorbeeld van liberale zelfredzaamheid" en "de vrijheid van de automobilist is bovendien individuele vrijheid".[7] Ik ben geneigd om van Doorn gelijk te geven. Binnen het liberalisme staat centraal dat de burgers onbeperkt mogen doen aan bezitsvorming en aan de bevrediging van de individuele behoeften en begeerten door te consumeren: automobiliteit is zo'n vorm van ongeremde consumptie.
Met name de liberale markteconomie heeft de laatste decennia de burgers aangemoedigd om met een 'schoon geweten' door te gaan met consumeren en zonder grenzen te stellen aan de vrijheid, de mobiliteit van de mensen te vergroten. Deze ideologie belooft méér, beter, sneller, respectievelijk individuele vrijheid en blijheid (de automobilist als 'blije rijder'), zonder dat de burgers zich veel zorgen hoeven te maken over de ecologische gevolgen van hun handelen. Binnen het liberalisme voeren eenzijdig individualisme en zelfbepaling de boventoon, terwijl men zich niet of nauwelijks rekenschap geeft van de consequenties voor mens en milieu van deze principes.
Het onbegrensde verplaatsingsgedrag loopt echter meer en meer vast op zijn maatschappelijke en ecologische gevolgen. Vanuit een oogpunt van volksgezondheid en milieu is er alle reden om bezorgd te zijn over de frequente massale verplaatsingen per auto (en vliegtuig) die men in onze samenleving acceptabel is gaan vinden.
Wat zijn nu de voornaamste nadelige gevolgen van al het toegenomen verkeer en vervoer?[8] Ten eerste is er de grote verkeersonveiligheid die alleen al in Nederland leidt tot ongeveer 1500 doden en 50.000 ernstige gewonden per jaar. Met name voetgangers en fietsers horen in dit verband tot de grootste risicogroepen. In de tweede plaats is er de

gezondheidsschade tengevolge van luchtverontreiniging die wordt veroorzaakt door het verkeer. Verschillende stoffen, zoals lood, benzeen, koolmonoxyde en zwaveldioxyde komen in de lucht terecht en kunnen daarmee (zeker op lange termijn) een gevaar inhouden voor de volksgezondheid. In de derde plaats is er het toenemende ruimtebeslag door autowegen en parkeerplaatsen. Op deze manier vermindert de hoeveelheid natuur en worden ecosystemen doorkruist en uit hun evenwicht gebracht. In de vierde plaats is er het groeiende energieverbruik. De fabricage van auto's is energieverslindend, terwijl het rijden met auto's leidt tot uitputting van natuurlijke hulpbronnen en bijdraagt aan de verzuring van het milieu en aan het broeikaseffect. Ten vijfde is er de toenemende geluidshinder tengevolge van al het verkeer. Er zijn in Nederland maar weinig plaatsen waar men geen verkeer hoort. Met name in en rondom de steden is de geluidsbelasting over het algemeen hoog. Men heeft nog weinig inzicht in de schadelijke gevolgen van deze constante geluidshinder.
De conclusie moet zijn dat de maatschappelijke en ecologische kosten van al het verkeer en vervoer tot een onaanvaardbaar peil zijn gestegen. Welke veranderingen zullen noodzakelijk zijn om een toestand van ***duurzame mobiliteit*** te bereiken?

OMSLAG

In een duurzame maatschappij zal aanzienlijk minder gereisd dienen te worden èn op andere manieren dan hedentendage gebeurt.[9] Bij duurzame mobiliteit is het uitgangspunt dat de maatschappij de hulpbronnen en het milieu in stand weet te houden, zodat ook in de toekomst aan de behoeften van de mens tegemoet kan worden gekomen.
Een belangrijk element hierbij is de bestaande ongelijkheid in grondstoffen- en energieverbruik tussen de ontwikkelingslanden en het rijke westen. Mede door de grote (auto-)mobiliteit van de westerse mens verbruikt een kwart van de wereldbevolking ongeveer driekwart van de jaarlijks verhandelde grondstoffen en energie! Ook om redenen van 'rechtvaardigheid' zal de mobiliteit van de westerse mens teruggedrongen moeten worden. Hoe kan nu bereikt worden dat mensen in onze westerse samenleving minder gaan reizen?
Ik ben het eens met Kirkpatrick Sale die in zijn *Human Scale* stelt dat er geen oplossing mogelijk is voor het mobiliteitsprobleem totdat wonen en werken weer zo dicht bij elkaar liggen, dat de dagelijkse verplaatsingen tengevolge van woon-werkverkeer drastisch kunnen afnemen.[10] Dit betekent dat we toe moeten naar een geheel andere planologie.[11] (Een alternatieve oplossing die wel wordt genoemd is die van tele-werken; thuis werk verrichten aan de computer die in verbinding staat met de centrale werkplaats). In het algemeen gesproken zal er een omslag moeten plaatsvinden in de richting van een meer kleinschalige maatschappij die wordt gekenmerkt door veel minder verplaatsing.
Tegelijk is een cultuur-psychologische omslag nodig, waardoor mobiliteit minder wordt geassocieerd met alleen maar positieve waarden. In ieder geval moet bereikt worden dat mensen méér oog krijgen voor de negatieve gevolgen van al het vervoer en verkeer. Beperkte mobiliteit heeft ook zijn voordelen: men voelt zich meer geworteld in de eigen omgeving en men is meer betrokken bij

de eigen woonplaats. Tevens kan er door al het gereis veel tijd verloren gaan die men wellicht beter had kunnen besteden.

Hoe kan men vervolgens bereiken dat de burgers gaan reizen op manieren die minder energie kosten en die milieuvriendelijker zijn? Ik denk aan de volgende maatregelen:
(1) Geen uitbreiding van het wegennet, zodat het onaantrekkelijker wordt om met de auto te reizen wegens filevormingen, vertragingen en dergelijke.
(2) Uitbreiding van het openbaar vervoer, zodat een efficiënt, fijnmazig en frequent vervoerssysteem ontstaat dat werkelijk kan concurreren met de auto. Wie het openbaar vervoer neemt, mag niet te veel tijdverlies lijden, ongemakken doorstaan en onkosten hebben.
(3) Vervoersmiddelen die grote ecologische kosten met zich meebrengen (auto en vliegtuig) dienen aanzienlijk zwaarder belast te worden (ecotax). Autorijden en vliegen zullen hierdoor niet onmogelijk worden of verboden zijn, maar wel aanzienlijk duurder.
(4) Het openbaar vervoer behoeft niet gratis te zijn (hierdoor wordt mobiliteit alleen maar uitgelokt, ook treinen, trams en bussen verbruiken immers energie). Wèl moet er een duidelijk verschil zijn tussen de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer en die van de auto. Zoals de Consumentenbond meerdere malen heeft aangetoond, zijn de prijzen van het openbaar vervoer de laatste jaren relatief meer gestegen dan de autokosten.[12] Een kind kan begrijpen dat hierdoor de automobiliteit nooit zal afnemen.
(5) De toelatingseisen voor voertuigen (personenauto's, maar ook vrachtwagens en bussen) dienen ingrijpend gewijzigd te worden. Bepaalde groepen (ik denk bijvoorbeeld aan gehandicapten, mensen die buitenaf wonen, of die voor hun beroep de auto 'absoluut' niet kunnen missen) zullen ook in de toekomst aangewezen blijven op de auto. Wèl lijkt het terecht dat men véél strengere normen gaat stellen aan toelating. Alleen auto's die aan zeer strenge vereisten voldoen op het gebied van energiezuinigheid, uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsproductie, duurzaamheid, en die eenvoudig zijn her te gebruiken (recycling) kunnen op de weg verschijnen.
Het is begrijpelijk dat de autofabrikanten op dit terrein weinig inventiviteit tonen en alleen maar het consumentisme aanwakkeren. De auto-ontwerpers richten hun blik op supersnelle, energieverslindende en lawaaiïge voertuigen die een korte levensduur hebben. Er moet daarom van de fabrikanten geëist worden: dat hun auto's energiezuinig zijn (een gemiddelde van 1 op 40 is met de huidige stand van de techniek mogelijk), voldoen aan stringente luchtverontreinigingsnormen (zoals in de staat Californië), een lange levensduur hebben en geen problemen opleveren bij recycling.
We zullen toe moeten naar 'utiliteitsauto's' die het milieu sparen en geen overbodige luxe kennen: de auto als sober vervoermiddel, alléén te gebruiken wanneer een meer ecologisch verantwoord alternatief ontbreekt. Vanuit het oogpunt van energiebesparing verdienen trouwens elektrische auto's de voorkeur, in het bijzonder wanneer de benodigde elektriciteit door zonnecellen of windenergie wordt opgewekt.[13] Er bestaan al zonne-auto's, die (bedekt met zonnecellen) in hun eigen energiebehoefte kunnen voorzien en die met

redelijke snelheid flinke afstanden kunnen afleggen.
(6) Voorrang geven aan voortbeweging op eigen kracht, want te voet en per fiets vervuilt men niets. De benodigde voorzieningen zoals wandel- en fietspaden dienen dan ook drastisch te worden uitgebreid. Onderzoek heeft uitgewezen dat de fiets momenteel het meest efficiënte voertuig is, dat weinig ruimte gebruikt, niet vervuilt en een goedkope infrastructuur vereist. Bij afstanden tot circa tien kilometer kan de fiets in tijd moeiteloos concurreren met de auto.[14]
Een goed voorbeeld van het feit dat deze strategie succesvol kan zijn is de gemeente Delft waar men bezig is het autogebruik te verminderen met een ambitieus fietsrouteplan: "De auto wordt hier niet met restrictieve maatregelen (zoals hoge parkeertarieven) uit het stadscentrum gehouden, maar door het creëren van een fijnmazig netwerk van fietspaden op buurt-, wijk- en stadsniveau. Uitgaande van het bestaande fietsnet werden ontbrekende schakels toegevoegd. Fietstunnels en -bruggen werden aangelegd, straten werden verbreed, op het wegdek werden strepen getrokken en er kwamen meer fietspaden". Dit fietsrouteplan maakte dat nu ongeveer 60 procent van de Delftenaren op de fiets naar het werk gaat.[15]
Wie bedenkt dat de auto het meest wordt gebruikt voor korte ritten zal inzien dat de fiets in veel gevallen een reëel alternatief vormt. Een belangrijke aanvulling lijkt de elektrische fiets. Het is al jarenlang wachten op een degelijke gebruiksfiets met een efficiënte en uitschakelbare elektromotor, die loopt op kleine en krachtige accu's, welke thuis weer met zonnecellen, windenergie of via het stopcontact kunnen worden opgeladen. Er zijn wel reeds elektrische fietsen te koop, maar deze hebben zware en krachteloze accu's. Waarom laat men hier niet de modernste schone energietechnologie op los? Het is toch geen onaantrekkelijk beeld: Nederland van ronkend, vervuilend 'autoland' naar geluidloos en schoon voortbewegend 'elektro-fietsland'.

DILEMMA'S

Hoe verhouden deze voorstellen zich nu met de libertaire uitgangspunten van individuele vrijheid en fundamentele gelijkheid van kansen en mogelijkheden om zich te ontplooien, te genieten van het leven, te reizen, etc. Ik ontken niet dat er zich hier een aantal lastige dilemma's voordoen.
Wanneer men simpel redeneert, zou men kunnen stellen dat een libertair vervoerssysteem moet uitgaan van de persoonlijke vrijheid om te gaan en te staan waar men wil. De volle vrijheid van het individu is tenslotte de centrale waarde van de libertaire politieke theorie. Dit zou een onbeperkte mobiliteit en een volledige vrije keuze van vervoermiddel voor iedereen inhouden. Deze stelling lijkt mij in de huidige tijd niet meer houdbaar. Er moet een nieuw evenwicht gezocht worden tussen de wensen van het individu en de verantwoordelijkheid voor het milieu en de gemeenschap. Zo leidt de (liberale) vrijheid van de autorijder tot fundamentele onvrijheid van de niet-autorijder. De niet-automobilist heeft direct te maken met het verkeersgevaar, de vervuilde lucht en het niet te ontvluchten uitlaatlawaai. De ongebreidelde vrijheid van de één heeft een onaanvaardbare onvrijheid voor de anderen tot gevolg. Zowel uit ecologische overwegingen als uit vrijheidsoverwegingen lijkt het ge-

rechtvaardigd dat de maatschappij randvoorwaarden gaat stellen; de individuele verplaatsingen dienen gepaard te gaan met een zo laag mogelijk energieverbruik, zo min mogelijk milieuschade en hinder aan de medemens.

Niettemin zou ik willen pleiten voor oplossingen die naar aard en uitwerking de individuele keuzevrijheid zoveel mogelijk in tact laten. Dit betekent primair een keuze voor een 'positieve aanpak', dat wil zeggen positieve voorwaarden creëren voor mens- en milieuvriendelijke transportwijzen. Verboden en geboden passen in beginsel niet bij een dergelijk libertair beleid. Ook distributiesystemen (bijvoorbeeld verhandelbare benzinebonnen) verdienen geen voorkeur. Ze leiden tot bureaucratie, zijn uitermate fraudegevoelig en geven de consument het gevoel dat hij een *recht* op vervuiling bezit.

Zoals ik al kort aangaf zal een vrijheidslievend mobiliteitsbeleid gestalte moeten krijgen door een uitgewerkt en omvattend systeem van milieu en energieheffingen (ecotax). Door het invoeren van heffingen kan de prijs van schadelijke wijzen van transport substantieel worden opgevoerd, zodat de vraag ernaar zal afnemen. Wat zijn de voornaamste voordelen van een *ecotax* op verkeer en vervoer? Ik noem er een vijftal:

- Men kan met het marktmechanisme het mobiliteitsgedrag beïnvloeden.
- Het is conform het principe van de vervuiler betaalt.
- Het vereist relatief weinig regelgeving en géén omvangrijk controle-apparaat, zoals wèl het geval is bij een distributiesysteem of een aanpak met ge- en verboden.
- De invoering van ecotax zal ertoe leiden dat het onderzoek naar nieuwe transportmiddelen een milieuvriendelijke kant opgestuurd wordt (omdat deze goedkoper en beter verkoopbaar zullen zijn).[16]
- Ecotax zorgt voor vermindering van de vervuiling, terwijl het principe van individuele keuzevrijheid toch gehandhaafd blijft. Wie dat wenst kan voor 'vervuilende vervoersvormen' blijven kiezen, maar zal dit in de portemonnee voelen.

Nu zal de kritische lezer direct opmerken dat een ecotax strijdig is met een tweede libertair uitgangspunt, namelijk gelijkheid van kansen- en mogelijkheden om zich te ontplooien, te genieten van het leven, te reizen, etc. De redenering is dan dat de rijken onbeperkt kunnen blijven reizen en de armeren hun auto weg moeten doen en geen vliegreizen meer kunnen maken. Toch is dat probleem minder groot dan men denkt. Er moet immers niet vergeten worden dat juist een voordeel van ecotax is dat de auto en het vliegtuig het openbaar vervoer kunnen gaan medefinancieren. Het geld dat door een ecotax op autorijden en vliegen binnenkomt, kan (althans voor een gedeelte) worden gebruikt om het openbaar vervoer efficiënter, goedkoper en comfortabeler te maken, waarvan alle inkomensgroepen kunnen profiteren.

Daarnaast is het maar de vraag of autorijden en vliegen beschouwd kunnen worden als 'fundamentele rechten' waar iedere Nederlander c.q. wereldburger aan- spraak op moet kunnen maken. Ik ben zelf deze mening in ieder geval niet toegedaan. In het recente *Actieplan Nederland Duurzaam* van de Vereniging Milieudefensie las ik de uitspraak van een medewerker van de Wiardi Beckmanstichting: "Ik denk dat auto's middel zijn tot vervoer, en dat het bij sociale rechtvaardigheid dus

meer gaat om het veiligstellen van een zekere mobiliteit voor iedereen".[17] De auto en het vliegtuig zijn geen *doel* op zich dat iedere burger kan claimen, maar een *middel* om ergens te komen. Waar het om gaat, is dat alle burgers bewegingsvrijheid hebben, kunnen beschikken over adequaat en goedkoop openbaar vervoer c.q. dat hun mobiliteit volop gegarandeerd is.

Een ander aspect is dat (weer een deel van) de opbrengsten van een ecologische heffing op autorijden en vliegen aan alle burgers met een vast bedrag (een belastingvoordeel, uitkering ineens of anderszins) kunnen worden teruggegeven.[18] Dit is eigenlijk een vorm van 'autoloos inkomen'. Wie geen auto bezit en gebruikt, gaat er dus in koopkracht op vooruit.

Tot slot. Mobiliteit en bewegingsvrijheid zijn waardevol, maar dat zijn veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid niet minder. Het gaat er om een balans te vinden tussen de vaak onbegrensde verlangens van het individu en de zorg voor het milieu, c.q. de verantwoordelijkheid voor de gemeenschap. We zijn nu te ver doorgeschoten in de richting van ongeremde (auto)mobiliteit. Ik pleit daarom voor een meer kleinschalige maatschappij waarbinnen minder behoefte is aan mobiliteit. Tevens zal het transport drastisch dienen te veranderen: méér wandelen, fietsen en openbaar vervoer gebruiken, het op korte termijn inzetten van schone transportmiddelen die zijn gebaseerd op duurzame energietechnieken (met name zonne-energie). Dit zal voor velen neerkomen op een psychologische en culturele omwenteling, die wellicht het vrijheidsgevoel van sommige mensen zal aantasten: vervelend maar nog geen ramp. Er zijn zowel in de geïndustrialiseerde als in de derde wereld vele mensen die zich tevreden tonen met transportmiddelen die weinig energie verbruiken, geen milieuschade veroorzaken en nauwelijks hinder opleveren, zonder dat zij last hebben van een gevoel van onvrijheid.[19]

NOTEN

(1) M. Buitenkamp, H. Venner, T. Wams (red.), *Actieplan Nederland Duurzaam*, Vereniging Milieudefensie, Amsterdam 1992, p. 133. (2) Ton Lemaire, *Filosofie van het landschap*, Amboboeken, Baarn 1970, p. 212. (3) Zie het interessante boek van C.T. Hogenhuis, *Wat beweegt ons*, Eburon, Delft 1991, met name de hoofdstukken 3 & 4. (4) *Actieplan Nederland Duurzaam*, p. 137. (5) C.T. Hogenhuis, *Wat beweegt ons*, p. 34. (6) Ibid., p. 47. (7) J.A.A. van Doorn in NRC-Handelsblad, 3 maart 1988. (8) Een uitgebreid overzicht hiervan treft men bijvoorbeeld aan in M. van Witsen, Verkeer en Vervoer, in *Politieke Problemen*, J.W. van Deth, J.C.P.M. Vis (red.), Stichting Burgerschapskunde/Stenfert Kroese, Leiden 1990, pp. 214-230. Hieraan heb ik verschillende gegevens ontleend. Zie ook Colin Ward, *Freedom to go: after the motor age*, Freedom Press, London 1991. (9) Ik deel deze mening met Andrew Dobson, *Green political Thought*, Unwin Hyman, London 1990, pp. 104-107. (10) Kirkpatrick Sale, *Human Scale*, Perigee Books, New York 1980, p. 258. (11) *Actieplan Nederland Duurzaam*, p. 106. (12) Zie *De Consumentengids*, no. 3, jaargang 1992. (13) Zie Lucas Reinders, *Help het Milieu*, Van Gennep, Amsterdam 1991, hoofdstuk 10. (14) Ivan Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen*, Het Wereldvenster, Baarn 1980, pp. 63-69. (15) NRC-Handelsblad, 18 april 1992. (16) Henk van Arkel, *Het gelijk van het genoeg*, Aktie Strohalm, Utrecht 1990, p. 96. (17) Pieter van Driel in *Actieplan Nederland Duurzaam*, p. 178. (18) Ibid. (19) Voor de lezer die zich wellicht afvraagt hoe de auteur zich zelf verplaatst; al sinds jaar en dag consequent te voet, per fiets en openbaar vervoer (met vriendin en twee kleine kinderen). Ook tijdens vakanties gaat dit prima. Het is waarschijnlijk grotendeels een kwestie van wat men gewend is: men past zich gauw

aan de (on)mogelijkheden van het gekozen transportmiddel aan. Ik heb op geen enkele wijze het gevoel op deze wijze iets te kort te komen. Wel voel ik mij (hoewel géén autohater zijnde) regelmatig in mijn persoonlijke vrijheid bedreigd wanneer ik mij met de baby in de buggy door de verkeerssmog ploeg, bijna van het zebrapad wordt gereden en mijn woonomgeving volledig beheerst zie door parkeerplaatsen in plaats van door groen en speelmogelijkheden voor kinderen.

TOEKOMST OP HET SPOOR

Marten Bierman

Op verzoek van de Nederlandse Spoorwegen stelde planoloog (en mede-oprichter van De Groenen) Marten Bierman in 1989 een toekomstscenario voor het railtransport op, dat aansluit op Rail 21, het NS-plan voor de komende vijfentwintig jaar. Daarin wordt gerekend op een verdubbeling van het vervoer per trein.
Bierman voorziet in de komende eeuw een centrale rol voor het railtransport, zowel op het gebied van personen- als goederenvervoer. Hij gaat uit van een vervijfvoudiging van het huidige gebruik en een evenredige vermindering van de automobiliteit, wat onder meer zal samenvallen met een planologische koerswijziging, bijvoorbeeld op het gebied van de stedebouw.
Hoewel Bierman zeker rekening houdt met veranderende sociale structuren, zoals toenemende vergrijzing, is zijn toekomstvisie gebaseerd op de huidige scheiding van wonen, werken en recreëren en de daaruit voortvloeiende noodzaak van personen- en goederentransport. Aan dit toekomstscenario, dat werd gepubliceerd in het tijdschrift voor ontwerp en omgeving Plan *5/6, 1989, ontlenen we enkele fragmenten.*

Ten opzichte van het huidige aandeel in het totale goederentransport van enkele procenten zal op de rail een explosieve groei worden doorgemaakt. Deze expansie vloeit rechtstreeks voort uit de toegenomen zorg over de aantasting van het (Europese) leefmilieu en het verlies aan ruimtelijke kwaliteit. Er moet uitgeweken worden naar milieuvriendelijker railvervoer, buisleiding en (binnen)scheepvaart. Er blijkt geen ontkomen aan. (...)
Het tempo van dit gigantische omschakelingsproces wordt naar de rail toe aanvankelijk vooral door kwantitatieve mogelijkheden beheerst en begrensd. Gelijke tred moet worden gehouden met de capaciteitsuitbreiding aan rollend materieel, baan en overslagstations in zowel Nederland als in belangrijke transitolanden zoals (West-)Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Behoud voor de Randstad van de huidige 'mainport'-functie voor West-Europa staat voorop. (...)
Er treedt een overgangsfase in, waarbij nog in wegverkeer-afmetingen wordt gedacht en het trajectonderdeel met de treinrit-tegen-wil-en-dank als noodzakelijke maar bedenkelijke schakel in de vervoersketen wordt gedoogd. Railterminals (Rail Service Centers) fungeren als vrachtstations en zijn geconcentreerd aan enkele belangrijke routes.
Dankzij de schaalvoordelen wordt een acceptabele vervoersprijs per kilometer gehaald voor grote (en zware) partijen, die over lange afstand (500 km of meer)

moeten worden vervoerd.
Niet op de vervoersketen als geheel, maar op de railschakel daarin wordt de aandacht geconcentreerd. Levering aan huis wordt vooralsnog niet nagestreefd. Voor- en natransport rond deze distributieknooppunten blijft nog over de weg af te wikkelen. Dit defensieve concept werpt vruchten af, maar kent zijn beperkingen.
Op hoofdroutes en de lange afstand is het railgoederenvervoer in opkomst. Bulk- en containervervoer per persoon nemen toe. Lastenverlichting voor milieu wordt bereikt door van het totale traject een toenemend deel per rail af te leggen en een steeds kleiner deel, ervoor en erna, over de weg. Na enige logistieke kinderziektes ontwikkelt dit transport zich door de lagere storingsgevoeligheid tot een betrouwbare schakel in de vervoersketen.
De overige distributieschakels blijven in dit concept vooral in regio en (binnen)stad op het wegverkeer aangewezen vanwege de grote variatie in lading en adres van bestemming. Er liggen nu eenmaal niet overal (geschikte) rails. In het verleden is een kluwen aan kriskras-relaties ontstaan onder invloed van het ruimtelijk alles doordringende wegverkeer. Dit ijle ruimtevermorzelende patroon blijkt nog een te schrale voedingsbodem voor railvrachtvervoer over de keten als geheel.
Ook de noodzaak om erop over te schakelen, wordt minder dwingend gevoeld, nu door de inmiddels gerealiseerde herschikking van de weg naar de rail al een groot deel van het personen- en goederenvervoer, voornamelijk buiten de steden, aanzienlijk milieuvriendelijker verloopt.
Daarnaast moet nog veel wegverkeer de vervoersketens in stand houden op de minder lange afstanden en voor spoedeisende luchtvracht (die voor meer dan de helft over de weg wordt vervoerd). Dit nog noodzakelijk gebleven goederenvervoer over de weg kan bovendien meer vaart maken, naarmate het niet meer in de wielen wordt gereden door het afnemende overige wegverkeer.
Snellere vrachttreinen met een groter laadvermogen, hier en daar op eigen baan, doen hun intrede, maar kunnen de concurrentie niet echt aan.
Reistijdreducties worden gerealiseerd, maar stuiten spoedig op de grenzen van veiligheid en capaciteit. De snelheid van zware vrachttreinen laat zich niet onbeperkt opvoeren en de inpassing van het toegenomen railvrachtvervoer in de dienstregeling van het eveneens steeds intensiever wordende personenvervoer (ook in de nacht) legt beperkingen op.
In deze overgangsfase wordt het toegenomen goederenvervoer per rail toch nog voornamelijk benaderd als op de trein gezet wegverkeer: uitbreiding van de railcapaciteit, alsook verbetering in de overslag en de aansluiting weg-rail en andersom beheersen de ontwikkeling.
Onderwijl heeft zich de trend naar maatschappelijke differentiatie verder doorgezet. Daarop is, overeenkomstig het hiervoor beschreven scenario, ruimtelijk en vervoerstechnisch ingespeeld, zij het toegespitst op personenvervoer.
Ook de goederenstromen verleggen daardoor echter geleidelijk hun weg naar de gehergroepeerde bestemmingen in herkenbaar geworden milieus. En dit schept op regionaal en stedelijk schaalniveau weer een draagvlak voor het afwikkelen daarvan per rail.
Doordat maatschappelijke activiteiten

zich gaandeweg rond stations zijn gaan nestelen, ontstaat een snel breder wordend spectrum aan per rail goed bereikbare produktie- en consumptiemilieus. Steeds meer kris-kras-relaties spelen zich voortaan op geringe afstand binnen deze milieus af of laten zich tussen die milieus steeds beter bundelen via de rail.
De goederenstromen volgen deze ruimtelijke herordening en vereenvoudigen mee. Binnen de complexe stedelijke samenleving ontwikkelt ook het goederenvervoer zich meer en meer langs de lijnen die ook het personenvervoer al gebruikt. Medegebruik voor goederenvervoer van het reeds aanwezige fijnmazige regio-agglo-railnet voor personenvervoer ligt dan voor de hand. Met enige aanpassing liggen de vervoersketens daarvoor in feite gereed: waar personen (moeten) zijn, zijn ook goederen nodig.
Net als in het reizigersscenario laten ook deze bundels van goederenstromen zich weer uitsplitsen naar deelstromen in soort, schaal, tijd en plaats. (...)
De aanpassingen, nodig om het railnet in regio en agglomeratie ook voor goederenvervoer geschikt te maken, zullen per milieu kunnen verschillen, omdat de samenstelling van de lading zo verschilt. Met elkaar hebben ze echter gemeen dat de territoriale en systeemovergangen zo naadloos mogelijk moeten zijn om goederenoverslag tot een minimum te beperken. Hiervan profiteert ook het reizigersvervoer weer, waar vloeiende overgangen immers de noodzaak tot overstappen wegnemen. In arbitraire gevallen kan medegebruik voor goederenvervoer de doorslag geven bij het in rail omzetten van een buslijn in de regio.
Deze logische stap naar medegebruik voor goederenvervoer wordt vergemakkelijkt door de ontwikkelingen in het ladingaanbod zelf. Het bedienen van een geschakeerde samenleving in al zijn facetten vraagt om gedifferentieerd goederentransport. De lading vertoont een steeds grotere diversiteit. Kenmerkend is daarnaast de tendens naar geringer gewicht, kleinere afmetingen en een hogere toegevoegde waarde.
Tegelijkertijd voltrekt zich ook een ontwikkeling van een *economy of scale* naar een *economy of scope*. Ook dat vloeit voort uit een samenleving die individualiseert en emancipeert en waarin de vraag toeneemt naar goederen en diensten in stijl en op maat. Daardoor verschuift de schoksgewijze produktie en aanvoer van grote hoeveelheden massagoederen met levering uit voorraad naar een constante aanvoer van kleine hoeveelheden op maat volgens het just-in-time-concept. Dit vergt een frequente bevoorrading met kleine eenheden. Betrouwbaarheid is daarbij van meer belang dan snelheid. Het gaat er niet meer om dat alles zo snel wordt geleverd als mogelijk is, maar zo snel als nodig is: juist op tijd. Voorraden worden daarmee zo klein mogelijk gehouden en vragen weinig ruimte. Juist in compacte stedelijke situaties is daardoor een groter effectief vloeroppervlak te bereiken voor (winkel)bedrijvigheid: de vierkante meters voor opslag zijn produktief te maken.

In de hiervoor beschreven ontwikkelingen en tendensen schuilen elementen voor een kwaliteitssprong. Er tekent zich een logistiek concept af, waarmee het aandeel van de rail in het goederentransport drastisch kan toenemen. Ook de stedelijke gebieden worden van het dan niet meer noodzakelijke wegver-

keer en het bijbehorende milieuprobleem verlost.

CONTAINER

De toenemende diversificatie dwingt tot het ontwikkelen van een daarop toegesneden vervoersprodukt. Het container-principe biedt weliswaar flexibiliteit, maar vraagt aanpassing in afmeting en materiaalgebruik om geschikt te kunnen zijn voor vervoer van kleinere (ook minder zware) partijen naar verschillende bestemmingen. Hier wordt modulaire differentiatie doorgevoerd: er ontstaan ook containers die fungeren als krat voor subcontainers van kleinere afmetingen, die daar als uitneembare 'flessen' in passen. Deze subcontainers behoeven niet langer alleen op een knooppunt te worden overgeladen. Het kan ook steeds meer tijdens de reis gebeuren, waardoor reistijd en wachttijd (bij het invoegen in het personenverkeer) geen verloren tijd meer is. De goederentrein ontwikkelt zich zo tot een optimale schakel in het just-in-time transportconcept en fungeert steeds meer als een rijdend distributieknooppunt.
Een verdere opsplitsing in nog kleinere eenheden, die tezamen weer een subcontainer kunnen vormen, zal nodig zijn waar de lading zich naar steeds kleinere hoeveelheden gaat uitsorteren naar bestemming. Op regionaal en stedelijk niveau ontstaat opnieuw een produktief te maken raakvlak met het personenvervoer. De hier te vervoeren lading zal gaandeweg dezelfde afhandelingskarakteristiek gaan vertonen als bagage en pakketpost.
De grens tussen vracht en bagage vervaagt. Hutkoffer en kleine subcontainers worden identiek. Medegebruik voor goederenvervoer wordt dan niet alleen over de personenrail in eigen wagons, maar ook in het personenrijtuig mogelijk. Voorzieningen voor vracht laten zich tevens voor bagage benutten en andersom. Rijtuig, taxi, station en halte worden (beter) toegerust voor transport en overslag van bagage en kleine vracht. Hulpmiddelen en toezicht krijgen zo een hoger rendement en dat bevordert het ontstaan van een fijnmazig en kleinschalig net van krachtige vervoersketens voor bagage en hoogwaardige vracht met de reizigersstromen mee.
Het goederenvervoer verkrijgt aldus, zonder dat ingrijpende maatregelen nodig zijn, via het personenvervoer toegang tot de regionale en stedelijke gebieden die voortaan nog minder over de weg bevoorraad behoeven te worden. Juist de constante stromen van kleine hoeveelheden goederen laten zich uitstekend voegen in de dienstregeling zonder het personenvervoer te verstoren. En in zijn klokgebondenheid is dit een just-in-time-concept op zichzelf, dat zich probleemloos laat schakelen aan zulke concepten van anderen. Het distributienet over de rail is daarmee compleet. Het toekomstig goederenvervoer is daarmee in het bestek van deze verkenning voorlopig voldoende in kaart gebracht.

Het inspelen op de maatschappelijke tendensen tot individualiseren en emanciperen krijgt tot hier toe vorm binnen een concept dat dicht blijft bij het heden en zich geleidelijk laat realiseren. De differentiatie naar leef- en reisstijlen is vooral logistiek beantwoord.
De omgeving van het vervoerssysteem laat zich ruimtelijk zo reorganiseren dat stijlverschillen in ruimtelijke verschillen

worden vertaald. De aldus rond bepaalde stijlfamilies geschapen ruimtelijke milieus worden beter, maar vooral ook anders bereikbaar gemaakt dan voorheen.
Uiteengewaaierde vervoersstromen verliezen hun kris-kras karakter en bundelen zich (weer) naar herkenbaar geworden doelen. Op hun beurt laten deze bundels zich weer uitsplitsen naar deelstromen per tijdstip, afstand en bestemming. Het reizigerspubliek in zulke deelstromen vertoont reistijlkenmerken waarop de vervoersonderneming ook het in te zetten rollend materieel steeds beter kan afstemmen.
Forensen, vakantiegangers, feestvierders, studenten, kunstliefhebbers, natuurminnaars, supporters, ja zeg maar koning, keizer en admiraal, reizen in stijl doen ze allemaal. Reisstijl blijft ook hier echter een verzamelbegrip. Er schuilen tal van individuele stijlverschillen onder, die niet op elk tijdstip, afstand of bestemming kunnen worden gehonoreerd met op maat verbouwd materieel.
Reizigers zijn niet hetzelfde, maar blijven ook niet hetzelfde doen. Sommigen vervullen een poosje een gidsrol, anderen nemen die over. In een bloeiende samenleving gist dan ook een continu proces naar verandering in stijl en gedrag. Maar het openbaar vervoer verandert zo snel niet mee. Veranderen kost tijd, ingrepen zijn duur. De nieuwe stijlbehoefte zal eerst moeten groeien tot die zich in een veelvoud aan rijtuigen, trajecten en tijdstippen laat uitdrukken. Daarvoor kan het draagvlak (nog) te klein zijn of zich hebben verschoven naar een ander tijdstip of bestemming. Toch zal de behoefte daaraan in een verder individualiserende samenleving groeien. Het gaat ook niet om verwaarloosbare hardnekkige groepjes buitenbeentjes. Juist in een dynamische samenleving behoort iedereen op zijn tijd (afstand of bestemming) daar soms toe. En het zal deze samenleving zijn die in al zijn facetten en nuances voortaan in hoofdzaak met openbaar vervoer moet worden bediend, wil de overstap vanuit het wegverkeer volledig kunnen slagen en ook voor de toekomst een succes blijven. (...)
Dat vraagt een verschuiving naar een benadering waarbij elke trein voortaan een speciale trein gaat worden, die zich slagvaardig naar behoefte laat samenstellen en veranderen. Als maat tot verandering is het rijtuig in zijn afmeting een te fors element. Los daarvan gemaakt, is een subtieler, fijnmaziger indeling denkbaar. Het goederenvervoer wijst hier de weg. De verst door te voeren differentiatie in het reizigersvervoer leidt tot een concept, waarbij analoog aan het goederenvervoer tot containerisatie wordt overgegaan.
NS ontwikkelt een 'rijder', waarop door (voormalige) autofabrikanten te leveren koetswerk in tal van stijlen en maten als personencontainers zijn te monteren tot een bloktrein voor de (middel-)lange afstanden. Nu nog onbekende stijlarrangementen laten zich zo, naast al bestaande, moeiteloos inbouwen. Uit overwegingen van systeem-eenheid zal uiteindelijk ook de korte afstandstrein wel zo worden uitgevoerd, maar minder vaak uiteengenomen worden. Onderhoud en verandering laten zich probleemloos uitvoeren. Reizen op maat wordt werkelijkheid.
Binnen een beperkt aantal standaardmaten is volledige vervoersvrijheid te bieden in een bijna persoonlijke stijl. Ons koninklijk huis reist vorstelijk in de eigen 'gouden koets', een compartiment

in een bloktrein, die verder onder meer kan zijn samengesteld uit eenheden voor ontvangsten, verzorging en bewaking. Anderen reizen even koninklijk als voorheen in hun auto. De kwaliteitssprong is gemaakt.

Het container-concept laat zich ook verbijzonderen in het recreatietransport tot een caravan-container. Juist waar het aandeel in verplaatsingen voor sociale en recreatieve doelen het omvangrijkst is en nog zal groeien, wordt de vakantiebloktrein voor meerdaagse recreatie van belang. De lichtgewicht caravan-container laat zich op de plaats van bestemming benutten als sta-onderkomen op de spoorcamping of erbuiten, maar ook voor trektochten als een huifkar op een onderstel met een ezel of paard ervoor of als een kajuit, gemonteerd op een schip.

SAMEN OP STAP OF ALLEMAAL OP EIGEN HOUTJE?*

Colin Ward

Ik wilde een anarchistisch boek over vervoer schrijven. Dat is niet eenvoudig, de verbanden zijn niet zo gemakkelijk te leggen. Dat moet de reden zijn waarom de laatste poging om zoiets te doen dateert van 1943, toen George Woodcock zijn brochure Railways and Society *[Spoorwegen en maatschappij] schreef.*

Anarchisme is een maatschappelijke ideologie die pleit voor een zichzelf organiserende samenleving zonder overheid. Het stelt dat in een samenleving zonder overheid harmonie zou heersen (zoals Kropotkin in het artikel over anarchisme in de elfde editie van de Encyclopaedia Britannica *schreef) door "een voortdurend voortgaande bijstelling van het evenwicht tussen de vele krachten en invloeden .. in een dicht netwerk van allerlei groepen en federaties van uiteenlopende grootte en van allerlei niveau: plaatselijk, regionaal, landelijk, internationaal - tijdelijk of min of meer permanent - en met allerlei doelstellingen: produktie, consumptie en ruil, verbindingen, gezondheidszorg, opvoeding, onderlinge bescherming, verdediging van het grondgebied, enzovoort, alsook voorziening in het voortdurend groeiende aantal behoeften op het gebied van wetenschappen, kunsten, letteren en sociale contacten".*

ACCEPTATIE VAN HET EGOÏSME

"De politieke economie heeft de neiging om het egoïsme aanvaardbaar te maken; het socialisme heeft aangetoond dat in zulk een conflict de waarheid niet zegeviert doordat van twee tegengestelde opvattingen er één wordt geliquideerd maar de twee met elkaar te verzoenen. Zou het dan niet beter zijn als we, in afwachting van de oplossing die de toekomst zeker zal brengen, ons op die grote verandering voorbereidden door de conflicterende krachten te ana-

---

* Vorig jaar verscheen van de Engelse anarchist Colin Ward bij Freedom Press, London het boekje *Freedom to go - after the motor age* (Bewegingsvrijheid - na de eeuw van de auto). Bas Moreel vertaalde het eerste hoofdstuk ('Lonely Ranger or Wagon Trains') daarvan voor dit nummer.

lyseren en te bezien wat er positief dan wel negatief aan is? Als dat zorgvuldig en gewetensvol gebeurt, zou dat misschien niet terstond tot een oplossing leiden maar wel althans het onschatbare voordeel opleveren dat we de aard van het probleem zouden onderkennen en zo op onze hoede zouden zijn voor allerhande utopieën." (Pierre-Joseph Proudhon, *Het stelsel van economische tegenstrijdigheden*, 1846)

Iedere politieke filosofie, ook het anarchisme, vertoont een spanning tussen oplossingen die het individu en oplossingen die de gemeenschap bevoordelen. Het vervoer, zowel van goederen als van mensen, is van die spanning een zinnebeeld en een schoolvoorbeeld. Geven we de voorkeur aan een collectieve voorziening voor deze algemene behoefte of vinden we dat de mensen hun vervoer maar individueel, op eigen houtje, moeten regelen?

Dit is een typisch twintigste eeuws dilemma waar onze kinderen misschien in de eenentwintigste eeuw een oplossing voor zullen vinden. Het vloeit voort uit een bepaald maatschappelijk feit: de uitvinding en democratisering - maar alleen in rijke landen- van de auto. De negentiende eeuw was de eeuw van de trein - onze eeuw is die van de auto - vandaar de ondertitel van mijn verhaal: *Na de eeuw van de auto.*

Als door onvoldoende vindingrijkheid de inwendige-verbrandingsmotor niet was uitgevonden, zouden er nu toch vervoersproblemen zijn geweest. Echter wel andere en ze zouden hanteerbaarder geweest zijn. Het omvangrijke spoorwegnet zou financiëel haalbaar zijn geweest en uitgebreid genoeg om alle menselijke nederzettingen met elkaar te verbinden, de lokale verbindingen zouden verzorgd zijn door eindeloze trams, 'volksgondels' zoals de Engelsman Richard Hoggart ze noemde. De aflevering van de goederen vanaf de spoorwegstations zou zijn gebeurd met paard-en-wagens van de spoorwegen (het King's Cross station in Londen had in 1947 nog paardestallen in gebruik), stoomwagens en elektrische lorries.

Maar in feite was de inwendige-verbrandingsmotor een uitvinding die op haar uitvinder wachtte. Iedereen wilde een paardloze wagen en Daimler en Benz slaagden er in 1884 als eersten in iets bruikbaars te maken. Hun uitvinding vormde een prikkel om kleine stoomwagens (oude autoliefhebbers hebben nog steeds de grootste bewondering voor het snelle en geruisloze optrekken van de Stanley Steamer uit 1904) en elektrische auto's te ontwikkelen - ondanks de ongelooflijke vorderingen in deze eeuw op elektronisch gebied is het echter, vreemd genoeg, nog steeds niet gelukt van het telkens opladen van accu's af te komen en iets aan hun gewicht te doen.

Pas de laatste decennia krijgen de milieuproblemen die de auto's veroorzaken, serieuze publieke aandacht. Wie vóór 1980 op de effecten van lood in de benzine wees, werd als een idioot en een bangmaker beschouwd. Vanaf 1980 kregen die mensen echter invloed op de wetgeving. Er bestond toen serieuze bezorgdheid over de effecten van de onverbrande koolwaterstoffen, koolmonoxide, stikstofoxiden, enz. die auto's op enorme schaal uitstootten, en sommige autoproducenten haakten daar met hun reclame op in door haast ten toon te spreiden met het voldoen aan nieuwe - veel te laat ingevoerde - wetten, en brachten modellen op de markt met of zonder katalysator..alnaargelang die markt.

Maar de kwalijke gevolgen van het explosief uitgedijde autogebruik kregen pas aandacht toen grote aantallen mensen absoluut niet meer zonder konden. De auto had allang een omwenteling in het vervoersysteem en in de natuurlijke omgeving teweeggebracht toen de eerste mensen zich zorgen over de gevolgen ervan voor de atmosfeer; voor de tol aan mensenlevens die het autoverkeer eist zijn we ongevoelig geworden. Het grootscheepse autogebruik is de eindzege van wat Proudhon noemde de acceptatie van het egoïsme; het is de permanente ondermijning van de economische levensvatbaarheid van openbare vervoersystemen.

Het bezit van een auto heeft voor te veel mensen te veel voordelen om een zuiver politieke campagne daartegen voor wie dan ook aantrekkelijk te maken. De uitvinding van wat begon als speelgoed voor rijke mannen is niet ongedaan te maken. Iedere poging om de privé auto uit de markt te prijzen zal er ook weer speelgoed voor de rijken van maken. De econoom E.J. Mishan, een autoriteit op het gebied van de zogenaamde 'kosten-batenanalyse', stelde, op grond van de aantallen dodelijke slachtoffers en van de ontelbare andere maatschappelijke kosten van het autoverkeer[1], dat "de uitvinding van de auto één van de grote rampen is die het menselijk ras zijn overkomen".[2]

Onnodig te zeggen dat niemand ook maar de minste notitie nam van wat Mishan schreef. Daar zorgde onze opvatting over het egoïsme als een aanvaardbare levenshouding wel voor. Mishan betoogde dat "de auto de gemeenschap als geheel zoveel schade berokkent dat zij helemaal afgeschaft moet worden en dat het regeringsplicht is dit aan de gemeenschap voor te stellen, mét een uiteenzetting van alle implicaties die daarmee zouden samenhangen".[3] Op Mishan's logica was niets af te dingen.

Veronderstel, we pakken de zaak anders aan en leggen onze medeburgers een hele lijst mogelijke kleine veranderingen voor. Geen enkele regering zal de auto afschaffen. Deed ze dat wel, dan zou ze beginnen met uitzonderingen voor de regeringsdiensten. Veel plaatselijke overheden in Europa hebben echter een beleid gevoerd van terugdringen van het autoverkeer, niet sensationeel maar ook niet zonder enig effect. Onze afhankelijkheid van de auto is sinds het begin van deze eeuw steeds groter geworden. Die afhankelijkheid verminderen kost misschien even veel tijd maar zij zou een cumulatief effect kunnen hebben.

MAATSCHAPPELIJKE BEDREIGING

Juist voor de tweede wereldoorlog is er een film gemaakt naar een roman van H.G. Wells: *Things to Come.* Ze is eindeloos op tv te zien geweest. Na de rampen van een oorlog zijn de verbindingen verbroken en in een gedenkwaardige scène zien we Ralph Richardson als plaatselijke roverhoofdman in zijn Rolls-Royce aan komen rijden. Er is geen benzine meer en een paard trekt het voertuig. Omdat er geen rubber meer is rijdt de auto op de velgen. Maar de symboliek van het eigen vervoermiddel is gebleven. Het was een welgekozen tafereel. Sedert Edward VII de eerste in Engeland gemaakte Daimler bestuurde, is de luxe auto, zoals iedere Oosteuropeaan weet, steeds machts- en gezagssymbool gebleven. Gangsters mochten in Cadillacs of Deusenbergs rondrijden maar sinds op ieder filmjournaal Hitler in zijn zeswielige Merce-

des Benz rondreed temidden van juichende menigten, heeft die firma kogelvrije voertuigen aan de heersers van deze wereld mogen leveren. Kijk naar het journaal en zeg wat het merk is van de auto die Gorbatsjov van het vliegveld naar de zetel van de regering in Peking bracht, of waarmee de predident van Soedan door Chartoem reed, Pinochet door Santiago, Menem door Buenos Aires of de wereldleiders over de Champs Elysées voor de viering van 200 jaar Franse Revolutie. "Vanaf het ogenblik dat Lenin in een Rolls-Royce zijn tocht naar de macht maakte, is de elite van de klasseloze sovjet maatschappij mateloos verliefd op grote auto's. Wijlen president Brezjnjev ging daarin het verste met een privé stal van meer dan een dozijn snelle dure auto's, waaronder twee Rolls-Royces, een Cadillac, een Mercedes Benz, een Citroën, een Maserati en een 200 pk Matra-Bagheera".[4]

Een eerste aanwijzing voor een klimaatsverandering zou kunnen zijn als de burgers de vervoermiddelkeuze van hun regeerders belachelijk gingen vinden in plaats van een reden voor jaloezie. Dat gebeurde in Oost-Europa in 1989. Brandstofgebrek als doodsklap voor de auto kunnen we vergeten. Wie de tweede wereldoorlog heeft meegemaakt, kan zich de onuitputtelijke vindingrijkheid herinneren waarmee mensen toen hun auto tegen brandstoftekorten en rantsoenering in op de weg hielden. Een fles methaangas op het dak of in een aanhanger leverde de motorbrandstof. In Nazi-Duitsland passeerde een experimentele auto op louter hout in acht dagen twaalf Alpenpassen. De neutrale Ierse Republiek, die het zonder brandstofolie en kolen moest stellen, slaagde erin om met turf niet alleen auto's maar ook treinen en trams op gang te houden. In Brazilië, waar de bodem geen kolen en olie bevat, rijden acht miljoen auto's op en mengsel van bezine en ethylalcohol. "Meer dan zes miljoen acre beste landbouwgrond levert nu brandstof voor auto's, en omdat een alcoholdistilleerderij ongeveer 15.000 acre land nodig heeft om te kunnen draaien, is de produktie helemaal in handen van grote plantageeigenaren gekomen".[5] De oliebaronnen hebben moeten wijken voor de suikerbaronnen maar de auto's rijden nog steeds.

De arme wereld is ook onuitputtelijk in het vinden van methoden om auto's mechanisch rijklaar te houden. De gemiddelde levensduur van een auto is in India 25 jaar. Daar en in Afrika, Latijns Amerika en Zuid-Oost Azië kunnen voertuigen door de ongelooflijke vakbekwaamheid van monteurs en smeden die onderdelen gieten, smeden of anderszins maken volgens methoden die in de rijke landen als volkomen onmogelijk zouden worden beschouwd. Overal ter wereld zijn plaatsen waar ieder motorvoertuig veel te waardevol is om aan de kant te doen, evenals er overal ter wereld landen zijn die voor het eerst de wereldmarkt betreden. De auto wordt niet vrijwillig opgegeven en overal ter wereld zijn mensen die beter weten hoe een auto op de weg te houden dan degenen die met autoproduktie te maken hebben.

We moeten zeggen dat de auto een persoonlijke bevrijding is en een maatschappelijke bedreiging. Zij fascineert en is gevaarlijk, zij tast voortdurend de steun van het publiek voor andere vervoerswijzen aan. Openbaar vervoer en eigen vervoer zijn symbolen bij uitstek van collectivisme en individualisme. Openbaar vervoergebruikers onderwer-

pen hun reistijden en routes aan die van het gebruikte voertuig. De gebruikers van eigen vervoer zijn volledig vrij in hun keuze, zij het dat die in de praktijk wordt beperkt door het feit dat miljoenen anderen ook van die vrijheid gebruik maken. De auto is tegelijk het toppunt van decentralisatie van het vervoer en van de absurditeit daarvan. Geen kenner van de twintigste-eeuwse beschaving heeft onze stemmingswisselingen tegenover de vrijheid en slavernij van de auto beter verwoord dan Lewis Mumford. In de jaren dertig verheugde hij zich dat we "in plaats van de trein, die naarmate er meer wagons meerijden tot een zeker punt steeds economischer wordt, nu een flexibeler individueel vervoermiddel hebben dat kan starten of stoppen of een hoofdweg of een zijweg kan opgaan zoals het het beste uitkomt zonder op andere auto's te moeten wachten. En in plaats van de spoorlijn met haar neiging het vervoer op de hoofdverkeersaders te concentreren, heeft de auto ons het nieuwe autowegennet gebracht waardoor zij afgelegen gebieden doeltreffender en economischer kan bereiken dan met de trein mogelijk was: de economie van het spoor berust immers op de mogelijkheid de spoorbanen tot het uiterste te benutten en het vervoer zoveel mogelijk tot de voornaamste spoorlijnen te beperken. Bovendien kan de auto steile hellingen nemen en heeft zij in heuvelachtige gebieden een bewegingsvrijheid die het spoor niet kent...".[6]

Twintig jaar later was Mumford, schrijvend voor mensen die een technische oplossing zochten voor de problemen die het algemene autogebruik heeft geschapen, zoals er nu allerlei voorstellen worden gedaan om voertuigen van een elektronisch kenteken te voorzien, nog altijd enthousiast over onze 'bewegingsvrijheid': "Denkt u eens aan het schitterende idee waar ingenieurs al serieus mee spelen, namelijk om de besturing van de auto uit handen van de bestuurder te nemen, waardoor deze gewoon passagier wordt van een op afstand bediend voertuig... denkt u eens aan de menselijke consequenties... Het besturen van een auto is een van de laatste resten van persoonlijke verantwoordelijkheid, van het doe-het-zelf beginsel geworden in onze op machines ingestelde economie. Aan het stuur van zijn auto heeft ook de ergste conformist nog enig gevoel van opluchting; hij kan in een opwelling een bestemming kiezen, zijn snelheid veranderen, een zijweg verkennen of in een bosachtige omgeving een picknickplaats zoeken. Uit veiligheidsoverwegingen of om overschrijdingen van de maximum snelheid tegen te gaan worden ons deze vrijheden een voor een ontnomen. Zou de automatisering tot het uiterste worden doorgevoerd dan zou er niets meer overblijven van de extra's die het reizen met een eigen vervoermiddel zo aantrekkelijk maken; alles zou hetzelfde blijven: de man, zijn baan, de omgeving. De mechanische resultaten zijn al efficiënter bereikt met de trein, en dezelfde graad van verveling is zonder technische foefjes veel goedkoper te bereiken door simpelweg thuis te blijven".[7]

Weer tien jaar later had Mumford weer iets nieuws bedacht in zijn strijd voor een rationele benadering van het vervoersprobleem. "Een deel van de winst die een nieuwe uitvinding oplevert gaat verloren", schreef hij, "als alle nog waardevolle vroegere uitvindingen automatisch aan de kant worden geschoven". Hij benadrukte dat "de vervoersproble-

men van onze tijd niet met zuiver technische middelen kunnen worden opgelost: geen min of meer blijvende oplossing is mogelijk zolang niet alle elementen die bij het vervoer een rol spelen: auto's, spoorwegen, vliegtuigen en helikopters, tram en bus, zelfs veerboten en niet in het minst voetgangers, afdoende aandacht krijgen".[8]

Iets later zou hij in het kader van de toen weer verder verschoven opvattingen als gevolg van het algemene autogebruik misschien ook iets aardigs hebben gezegd over de fiets, in die tijd in Amerika nog als kinderspeelgoed beschouwd. De hernieuwde belangstelling voor de fiets in Amerikaanse steden, ondanks het gevaarlijke verkeer, en in Europese steden met hun snelheidsbeperkingen herinnert ons eraan dat het dwaas is welk vervoermiddel dan ook als door de geschiedenis achterhaald te beschouwen.

Mumford had gelijk met zijn bewering dat de aantrekkingskracht van de auto gelegen is in de *bewegingsvrijheid* die zij verleent. Onze gehechtheid aan de auto tegen beter weten in heeft naar mijn mening te maken met kinderdromen over absolute individuele vrijheid waarvan wij ons maar moeilijk kunnen losmaken. De geschiedenis is vol van sprookjes over wonderlampen waar je met je handen overheen moest gaan en dan kon je jezelf ergens anders wensen, of van tovertapijten waarmee je moeiteloos onmiddelijk op reis kon. Als kinderen Aladdins wonderlamp en Ali Baba's vliegende tapijt ontgroeien gaan zij over naar science fiction fantasieën over straalmotoren die je om kunt doen als rugzakken of over eenpersoons helikopters zo groot als een fiets. Evenals kinderen verlangen we naar de *wensmobiel*: je wenst het en je bent er. De dodelijke fascinatie van jongeren voor snelle auto's en zware motoren wijst erop dat zij nog in de kinderlijke droomwereld van de wensmobiel leven.

Is er kans dat wij als samenleving loskomen van de wensmobiel? Zal het mogelijk zijn *samen* individuele oplossingen te vinden voor het algemene verlangen naar persoonlijke mobiliteit en zo samen te overleven in de eenentwintigste eeuw?

NOTEN

1. E.J. Mishan, "Evaluation of Life and Limb: a theoretical approach", *Journal of Political Economy*, vol. 79, 1971, herdrukt in R. Layard (red), *Cost-Benefit Analysis* (Penguin, 1972) - 2. E.J. Mishan, *The Cost of Economic Growth* (Allen & Unwin, 1977) - 3. William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* (Penguin, 1973) - 4. Julian Pettifer en Nigel Turner, *Automania: Man and the Motor Car* (Collins, 1984) - 5. ibid. - 6. Lewis Mumford, *The Culture of Cities* (Secker & Warburg, 1938) - 7. Lewis Mumford, 'The Freedom to Go, *Liberation* (New York) May 1956 - 8. Lewis Mumford, *The Urban Prospect* (Secker & Warburg, 1968).

SPAANSE BURGEROORLOG

Het *Verzetsmuseum*, Lekstraat 63, 1079 EM Amsterdam (020-6449797), bereidt een tentoonstelling voor over Nederlanders in de Spaanse burgeroorlog. Oud-Spanjestrijders, anderen die direct betrokken waren bij de burgeroorlog en nabestaanden worden verzocht contact op te nemen met het museum.

IS ER EEN UITWEG UIT DE VERKEERSCHAOS?*

Arthur Mendes-Georges

Onze voorvaderen hebben nogal eens de neiging gehad om onze twintigste eeuw schromelijk te overschatten. Legio zijn de uitspraken geweest die voorspelden dat de eeuw van de machine welvaart en een menswaardig bestaan aan allen zou bieden, of tenminste zou kunnen bieden. Machines zouden het onplezierige werk doen en de mens zou met slechts luttele uren werk per dag zijn persoonlijkheid op allerlei gebied volledig kunnen ontplooien. Zoals met zoveel dingen heeft men zich hiermee verrekend. In plaats van tot een zegen heeft het er alle schijn van dat de machine zich uitsluitend tot een vloek voor de mensheid heeft ontwikkeld: aan de ene kant overstroomt hij ons al jaren lang met een steeds groter wordende stroom 'noodzakelijke levensbehoeften' die alle binnen korte tijd kapot gaan en ons met een afvalprobleem opschepen, aan de andere kant dreigt de computer (óók een machine) een steeds groter gedeelte *van de arbeiders van* elke *arbeidsmogelijkheid te beroven, terwijl de rest, globaal gezien, even hard en lang moet werken als tevoren.*

Dit is natuurlijk een generalisatie die, zoals alle generalisaties, mank gaat. Het is ook niet mijn bedoeling *dit* probleem, van werktijdverkorting en machine, in dit artikel na te pluizen. Ik wil er slechts op wijzen dat de machine, die gedacht was een zegen voor de mensheid te zullen zijn, voor velen een vloek gebleken is. Ook de redenen hiervoor zullen hier niet worden aangestipt.

Ik houd mij aan mijn constatering: de machine heeft ons overstroomd met een nog steeds groeiende stroom van goederen, die steeds meer van ons als 'noodzakelijke levensbehoeften' (zijn) gaan zien. Naaimachines, stofzuigers, radio's, wasmachines en droogcentrifuges, tv-toestellen en koelkasten, bromfietsen en auto's - om een beetje in chronologische volgorde te blijven, zonder op de praktische belangrijkheid te letten. Ik kan nog doorgaan: strijkbouten en broodroosters, platenspelers, mixers, koffiezetmachientjes; en er zal nog wel een hele reeks te bedenken zijn.

Al deze machinerieën en apparaten stellen ons voor een groot probleem: ze kosten veel geld, maar gaan na verloop van tijd stuk en zijn dan vaak niet behoorlijk meer te maken. (Men leze over deze problematiek *De Afvalmakers* van Vance Packard.) Een van de moderne levensnoodzakelijkheden stelt ons bovendien nog voor het probleem waar we hem moeten laten: *de auto.*

Het is op het ogenblik de grote mode over de verkeerschaos en de luchtverontreiniging te spreken: van liberale gemeenteraadsleden tot provo's heeft ieder meningen en oplossingen. Sommigen hebben die meningen en oplossingen in boekvorm doen verschijnen,

* Dit artikel verscheen oorspronkelijk in het maandblad *De Vrije* van maart 1966. Ter informatie nog het volgende. Als redactielid van De Vrije keerde Mendes-Georges zich in die jaren herhaaldelijk tegen Provo. Zijn negatieve oordeel over het witte fietsenplan van Provo in dit artikel kan dan ook tegen die achtergrond gelezen worden.

zoals de Wiardi Beckmanstichting, of in vlugschriftjes de wereld ingeslingerd. Maar van links naar rechts en omgekeerd is er maar één schuldige: de auto. De auto veroorzaakt verkeerscongesties, schept parkeerproblemen, vergiftigt de lucht met uitlaatgassen, verpest de 'leefbaarheid' (heerlijk modewoord) van de stad en overvoert tenslotte onze belten met waardeloos schroot. Dus moet de auto belast, geweerd en gehinderd. De mensen moeten zoveel mogelijk van de auto àf gebracht worden.
Met name niet-autobezitters bestempelen de auto gemakkelijk als statussymbool en veroordelen het bezit ervan als zodanig. Statuszoekers zijn immers bij kleinburgers noch provo's in de gratie: je moet je in Nederland nu eenmaal niet van de middelmaat onderscheiden, onverschillig of je nu rechts of links genoemd wordt! Maar een statussymbool is óók zo gemakkelijk als nutte- en nodeloos te verwerpen! En daarom ziet men maar al te gaarne voorbij aan het feit dat het gebruik van de auto, met name voor de werkende mens, loon- en salaristrekker, niet met de dooddoener statussymbool is af te doen.
Voor een keer moet ik het voor een gedeelte eens zijn met de rose kwanten van Vara en Vrije Volk, die al jarenlang uitentreure herhalen dat we het zo góed hebben, veel beter dan vroeger onze vaders en moeders. Natuurlijk is ook dit niet categorisch waar, maar er is wel iets van aan. Hoewel de grondslagen van onze maatschappij helaas niet zijn veranderd, is het leven in verschillende opzichten, zij het weinig, maar dan toch een klein beetje gemakkelijker geworden. De stofzuiger en de wasmachine, uitwassen van de machine-eeuw, zijn voor vele vrouwen toch een waardevol en arbeidsbesparend bezit. Wie draglines, heimachines en hijskranen aan het werk ziet, mag toch echt wel blij zijn voor de arbeiders, dacht ik, die nu dat zware werk niet meer met de hand behoeven te doen. Wordt een deel van de onproduktieve zogeheten middenstand geplaagd door typisch moderne kwalen als buikje en autoplatvoeten, men zal toch over een aantal jaren aanmerkelijk minder door het werk vergroeide (misvormde) ouder arbeiders zien, dacht ik, hetgeen ik een voordeel vind.
In deze vermoeienis en ongemak besparende tendens hebben ook auto en bromfiets hun plaats. Een arbeider die vóór de oorlog aan de Afsluitdijk werkte, vertelde mij dat hij, na door de bus aan het begin van de dijk te zijn afgezet, nog een *uur* moest fietsen voor hij op zijn werkterrein was aangeland, waar evengoed om zeven uur in de morgen het werk een aanvang nam.
Voor mij is het onzin te beweren dat mensen als deze er niet op zouden zijn vooruitgegaan, wanneer zij nu op de bromfiets of in de auto deze zelfde afstand in de helft of een kwart van de tijd kunnen afleggen, en zonder grote vermoeienis. Van hoe weinig belang ook voor de eeuwigheid, is dit op het menselijke vlak toch zeker een verbetering, en zelfs geen geringe. In dezelfde categorie valt de verschuiving bromfiets-auto: een tocht van een half uur/drie kwartier op de brommer over open landwegen bij mist of een paar graden vorst is geen pretje (ik weet daar alles van, heb het zelf jarenlang gedaan); zelfs een tocht in een oude auto zonder verwarming is beslist beter. Zo is het voor mij ook eenvoudig een kwestie van arbeidsbesparing en dus vermeerdering van het simpele levensgeluk, wanneer man en vrouw nu samen met de kinderen naar markt of su-

permarkt gaan en de dozen met levensmiddelen achterin de auto stapelen, vader een sigaretje, de kinderen een snoepje en mevrouw de eerste tulpen, vergeleken met de moeizame tochten met twee zware boodschappentassen aan de arm, waarbij de tulpen geknakt overkwamen en de kinderen een paar uur alleen in huis werden opgesloten. Ook op dit gebied, wat al te gemakkelijk door de critici in de statussymboliek betrokken, draagt volgens mij de auto, meer nog dan de gemotoriseerde fiets, tot de levensvreugde bij. En verre van te veroordelen, zou ik deze situatie integendeel uitgebreid willen zien.

Het mag dan, zoals ik al zei, geen eeuwigheidswaarde hebben, maar ik steun van harte het streven om de verplichtingen en noodzakelijkheden van het leven met minder inspanning door te komen. Ik meen ook dat het voor de mensen gunstig is, wanneer zij niet hun leven lang in hun buurt of woonplaats zitten 'opgesloten': het is wederom de auto - of de touringcar - die hun deze mogelijkheid biedt.

Bij dit verlangen om in zijn vrije tijd eens verder te gaan kijken dan eigen straat, buurt of stad, speelt ook nog een ander element een belangrijke rol. Een element dat ook door diegenen die zo bezorgd spreken over de leefbaarheid van een stad, uit het oog wordt verloren. Voor tienduizenden mensen is vandaag de dag de stad, het dorp *niet* leefbaar, niet omdat er zoveel auto's rijden of geparkeerd staan, maar gewoon omdat de woonruimte waar het gros van de jongere Nederlanders in opgesloten is, al jarenlang verregaand onvoldoende is. Wat meer is, geld noch goede woorden brengen hierin ook maar enige verandering. De woningnood, alhoewel geen onderwerp van grootscheepse activiteiten zoals de atoombom, is een van de afschuwelijkste misstanden van onze tijd. Een misstand ook, waaraan op zijn gunstigst eerst op zeer lange termijn iets zal verbeteren. Zodat het een logisch gevolg is dat het huis dat te klein, de woonruimte die ondraaglijk is, ontvlucht wordt. Men trekt eruit, in de zomer naar bos of strand, in de winter naar vrienden of kennissen, of men gaat zomaar een eindje rijden, ergens een kopje koffie drinken, waarna men tegen etenstijd zondagsavonds toch weer naar huis terugkeert, want de Nederlander is geen uithuizige, geen 'buitenhuis-lever': de trek is toch altijd weer naar de eigen omgeving terug. Waar dan de geestdodende druk weer begint, tot het volgende weekeinde.

Alhoewel de boven aangeduide gevallen een behoorlijke hoeveelheid van het autoverkeer omvatten, betreffen zij toch slechts een gedeelte. Een zeer belangrijk gedeelte ervan wordt uitgemaakt door het woon-werkverkeer of het forensenverkeer (de tocht, twee of vier maal per dag, van en naar het werk). Het weekeind- en/of zondagsverkeer leidt inmiddels, vooral in de zomermaanden en in bepaalde centra en op bepaalde wegen, ook al geruime tijd tot steeds weerkerende verkeerscongesties.

OPENBAAR VERVOER

De verschillende soorten gemotoriseerd verkeer en de problemen die elk afzonderlijk schept, worden in het rapport van de Wiardi Beckmanstichting duidelijk en zeer gedifferentieerd uit de doeken gedaan. Met name de problematiek van het vrachtverkeer komt er uitgebreid in aan zijn trekken en dit is juist een verkeerstak die vaak buiten beschouwing wordt gelaten in meer geëmotioneerde verkeersbeschouwingen.

En het verkeersprobleem is toch wel degelijk veel meer dan het probleem van de luxe-, status- of personenauto.
Een bezwaar van het rapport is, dat het welhaast geschreven schijnt te zijn door een voetganger, welke voetganger bij al zijn openheid en ruimheid van visie toch hier en daar oogkleppen schijnt te dragen. Maar dit is misschien een persoonlijke, foutieve indruk: zeker is echter dat mijns inziens belangrijke feiten, die toch met het verkeersprobleem en met het autoprobleem te maken hebben, onvoldoende of in het geheel niet worden belicht.
Zo wordt een belangrijke mogelijke reden voor het toenemend gebruik van de eigen auto in het dagelijks verkeer niet genoemd. De gebrekkigheid van het openbaar vervoer wordt hier en daar wel toegegeven, maar dan wordt de indruk gewekt dat dit een kwestie is van de laatste jaren, die een gevolg is van het feit dat auto en automobilist teveel aanspraken hebben op de openbare middelen, waardoor er voor het openbaar vervoer minder en minder geld overblijft. Want de toenemende duurte en de afnemende dienstverlening van het openbaar vervoer, met name in Amsterdam, wordt wel degelijk gesteld.
Dit tekortschieten van het openbaar vervoer dateert echter niet van vandaag of gisteren, maar al van jaren geleden. Toen ik een vijftiental jaren geleden mij slechts liftend van plaats tot plaats bewoog, kostte het me bijvoorbeeld een uur, soms meer, om vanuit het centrum van Amsterdam naar de stadrand te komen: in dezelfde tijd was je met een beetje geluk in Rotterdam of Den Haag! Vanuit het centrum met de tram, wachten op de tram, dan overstappen, wachten op de bus, dan uiteindelijk met de bus naar de buitenwijk of met een andere tram. Trams reden misschien om het kwartier, bussen om het kwartier, halfuur of zelfs wel drie kwartier misschien; de lijnen sloten bijna nooit op elkaar aan, er zat altijd een flinke wachttijd tussen die je toen al de verzuchting deed slaken dat je eigenlijk een eigen vervoermiddel moest kunnen hebben, zodat je niet zoveel tijd met nutteloos wachten behoefde te verdoen.
Het openbaar vervoer in Nederland schoot reeds schromelijk tekort, lang voordat er van een verkeersprobleem door de auto sprake was. Een daarin is nog steeds geen verbetering te bespeuren en zal ook geen verbetering komen, zolang het punt van uitgang van het openbaar vervoer niet wordt gewijzigd.
Werkelijk openbaar vervoer, dat geleid wordt met het belang van de gemeenschap voor ogen, behoort een dienstverlening te zijn die door de gemeenschap in stand wordt gehouden in het belang van de individuele leden. Momenteel echter wordt het openbaar vervoer, onverschillig of dit nu spoor, tram of bus is, gezien als een zakelijke onderneming die, zoals alle kapitalistische ondernemingen, *winst* dient te maken, althans geen verliezen mag opleveren. Het gebrek aan service, het te kleine net van verbindingen, de onredelijke hoge prijzen zijn hiervan het gevolg en hebben niets te maken met het automobilistisch verkeersprobleem, dat eveneens bestaat. Er schijnt niemand op de gedachte te komen dat de toeneming van het auto- en bromfietsgebruik mede een gevolg is van de gebrekkige dienstverlening van de openbare diensten (om nog maar te zwijgen van het feit dat vele vervoersbedrijven particuliere ondernemingen zijn!).
Een ander punt dat van groot belang is bij het beschouwen van het verkeers-

probleem, zijn oorzaken en bestrijding, is *een jarenlange averechtse stadsplanning*. Hoewel het baarlijke nonsens is om te beweren (zoals ik ergens las) dat een machthebber in een stad uit sadistisch behagen de woonbevolking naar de periferie wil dirigeren, ontstaat toch het nu zo belamenteerde verkeersprobleem voor een deel door het continueren van de oude binnensteden tot zakencentra. Het is geen dirigistisch sadisme, maar gewoon een uitvloeisel van onze kapitalistische economie die het praktisch bezwaarlijk maakte om bewoonbare en moderne appartementen in oude huizen (bijvoorbeeld aan de Amsterdamse grachten) in te richten: het is wederom de *winst* die sneller en groter vloeit uit de bouw van woonkazernes aan de stadsrand, die de doorslag geeft. Waarbij dan zeker ook gevoegd mag worden dat de moderne wooneisen aan verbouwing van huizen als in de Jordaan, de Pijp en dergelijke vrijwel onmogelijk zouden maken: er zijn gewoon de mogelijkheden niet voor aanwezig. Dit is anderszins geen reden voor de betreffende ambtelijke instanties om zich vrij te pleiten, want men laat in de bestaande toestand ook mensen wonen.
Een juiste stadsplanning echter, die ervan zou zijn uitgegaan dat het zakenleven gediend is met ruimte, zou er toe geleid moeten hebben dat ook de kleinere kantoren en bedrijven (met uitzondering van winkels, voor welke een aanwezigheid in een stadskern belangrijk zou zijn) faciliteiten zouden hebben gekregen in de wijken aan de rand van de steden. In feite heeft men dit reeds met de industrieën moeten doen, noodgedwongen omdat voor deze eenvoudig geen ruimte aanwezig is in een stadskern; zodat allerwege wel industrieterreinen buiten de steden werden aangelegd. Wanneer niet elke ambtelijke planning uit angst voor utopisme altijd achter de feiten aanliep, zou een dergelijke regeling ook voor kleinere zaken getroffen hebben kunnen zijn. Hierdoor zouden de stadscentra reeds aanzienlijk van verkeer en parkeerders zijn ontlast. Hierdoor zouden fraaie oude stadswijken, met zonodig ingrijpende inwendige reorganisatie van de gebouwen, tot woonkernen kunnen zijn gemaakt, waarin het goed leven was.
In een maatschappij (zoals wij anarchisten ons die denken) die ingericht zou zijn met het belang van de erin levende mensen als factor nummer één, zou een openbaar vervoer bestaan dat ook op de belangen van de gebruiker was ingesteld. En wanneer de sociaaldemocraten nog iets van hun vroegere socialisme hadden behouden, zou dat ook in de hedendaagse samenleving voor een groot deel te verwezenlijken zijn. Wanneer men begon het rendementsprincipe voor de openbare diensten opzij te zetten, zou het mogelijk zijn dat dat openbaar vervoer een veel en veel uitgestrekter gebied bestreek dan nu het geval is en beter functioneren. Het behoorde kosteloos te zijn, maar zoals de toestanden nu zijn, was dat niet eens een vereiste. Men behoorde echter te streven naar een zo groot mogelijke frequentie op de bestaande lijnen en uitbreiding daarvan met nieuwe. Zogeheten 'onrendabele lijnen' zouden niet worden beperkt of opgeheven, maar juist uitgebreid. Het zou als een onmogelijke situatie gezien worden dat men een kwartier op de eerstvolgende tram moest wachten of een half uur op de volgende bus, zoals het een onmogelijke situatie is dat tussen twee grote steden als Amsterdam en Rotterdam slechts om het half uur een trein gaat,

waarin men voor de dikke vrachtprijs dan in de spitsuren opgepropt en samengepakt staan moet.
De alom gevolgde omschakeling van railvervoer (trams) op busvervoer heeft vanaf het begin te kampen gehad met het probleem dat één tram het dubbele aantal passagiers vervoerde van een bus; uitbreiding van het openbaar vervoer in de steden zou dus moeten zijn uitbreiding van railvervoer. niet van busvervoer. Openbaar railvervoer, met name in nieuwe wijken, zou dan ook minder door het overige verkeer gehinderd worden, zeker niet als men tot ondergrondse of althans gescheiden banen zijn toevlucht nam.

WITTE FIETS

Het propageren van witte fietsen als oplossing van het verkeersprobleem mag dan een aardige stunt zijn geweest, het is ook niet meer dan dat, om niet van een lachertje te spreken. Wie de verkeerscongestie op de spitsuren in een stad als Amsterdam gekend heeft toen daar nog overwegend fietsen reden, weet wat hij ervan moet denken. Zelfs wanneer men, zoals ik, de mening is toegedaan dat het verkeer in de grote steden zo goed als daarbuiten dreigt vast te lopen door het automobilisme, kan het propageren van de fiets, gemeenschappelijk bezit of niet, wit, geel of rood-zwart geverfd, slechts een lege frase zijn. Die daarenboven ten onrechte als anarchistisch werd aangekondigd, aangezien het anarchisme noodzakelijkerwijs in openbaar vervoer de oplossing zal vinden, geporteerd als het is voor de realiteit en niet voor utopieën.
Zo goed als nog hedentendage ten plattelande openbare vervoermiddelen ook goederen meenemen, zij het in beperkte mate, zo zal men ook openbare vrachtvervoermiddelen tot de mogelijkheden kunnen rekenen. Er zou al zeer veel mee gewonnen zijn als stadsvrachtvervoer over de grotere afstand per rail zou kunnen plaatsvinden, aangezien dan voor het vervoer naar distributiecentra en bedrijven slechts lichtere carriers, geen vrachtwagens, nodig zouden zijn die wendbaarder zijn en minder plaats innemen (ook nu wordt slechts zelden een gehele vrachtwagen op één adres gelost, veel vervoer is vervoer van kleine hoeveelheden per bode).

Eén probleem is in het bovenstaande nog niet aangeroerd en wel dat van de luchtverontreiniging. Onmiskenbaar wordt de lucht vervuild door de giftige stoffen van de benzine- en dieselmotoren. Weinig bekend is echter dat de benzine- en dieselmotor slechts een tweetal zijtakken zijn aan de stam van de automobielindustrie. Tot in de jaren veertig zijn er in de VS auto's gemaakt die eenvoudiger van bouw, sterker en eenvoudiger te bedienen waren dan benzinewagens en die in uiterlijk voor deze niet onderdeden. Het waren de *stoomauto's* die geen uitlaatgas doch slechts onschadelijke *stoom* produceerden. Behalve het ontbreken van uitlaatgas was ook het ontbreken van het lawaai van de normale motor een pluspunt. Het is zelfs insiders niet duidelijk waarom de stoomauto (en de stoomfiets, die ook bestaan heeft) bij het publiek niet is aangeslagen, maar er is ook nauwelijks een geldige reden aan te wijzen waarom zoveel (en steeds meer) stadsbesturen na de oorlog van stads*tram*lijnen op buslijnen zijn overgestapt, terwijl men nu toch weer op de ondergrondse *trein* (metro) terugkomt. Reclame en onjuiste beoordeling zal aan dit

fenomeen zeker niet vreemd zijn.
Voor een gemeenschap waarin de belangen van de mens werkelijk de doorslag gaven en stonden boven de belangen van de bedrijfswinst en alle zaken die daarmee verband houden (dus *niet* onze maatschappij), zou er geen enkele reden zijn om niet de produktie van benzine en dieselmotoren te staken en die van stoomvoertuigen ter hand te nemen. Uitbreiding van het tram- en treinennet als bovenomschreven en verbetering van de dienstverlening van het openbaar vervoer zouden, waar het woon-werkverkeer en stadsverkeer betrof, tot een aanmerkelijke ontlasting bijdragen. Wanneer het zo zou zijn dat een ieder zich gemakkelijk en voordelig, zonder nodeloos tijdverlies, per openbaar vervoermiddel zou kunnen verplaatsen, zouden nog slechts enkelingen de vermoeienis en de sleur van het eigen vervoermiddel (die dan niet meer, zoals nu, tegen de voordelen zouden wegvallen) willen verdragen. En de stoomauto zou ervoor zorgen dat zij de atmosfeer niet verstoorden of vergiftigden.

WITTE FIETSENPLAN*
Provo

Amsterdam 1634: *"De heeren Burgemeesteren hebben den Raad voorgedragen hoe dat zij, merckenden dat die karossen, koetsen, kalessen ende diergelijck rijtuigh binnen dezer stede, hoe langer hoe meer toeneemen, daarin zeer beducht zijn, en daarom, eensdeels ten aanzien der engheit van de straten ende steegen binnen dezer stede, door dewelcke men sonder groot gevaar niet wel rijden kan (...) sal er bij keure verbodt gedaan worden aan alle burgeren en inwoonenden dezer stede, van niet te moogen met karossen, koetsen oft diergelijck rijtuygh in oft door de stad rijden..."*

Dit werd in de tijd van de grote stadsuitbreiding uitgevaardigd door de machtige regenten ten koste van hun eigen stand; de karos met paarden en voerman was zeer kostbaar. Een decreet dat getuigt van wel zeer veel visie en gemeenschapszin, vooral als men bedenkt dat achter de poorten grote parkeerterreinen werden aangelegd: Muider-, Weesper-, Utrechtse-, Leidse-, Frederiks- en Haarlemmerplein. De reizigers stopten daar en gingen verder te voet de stad in.

Amsterdam 1965: Met een door God geschonken burgervader; met duizenden wetenschappelijke beambten; met groter kapitaal dan ooit tevoren, met meer 'Algemeen Belang' en meer 'Democratie' moeten wij constateren: dat tonnen giftige gassen in een leefruimte van bijna 1 miljoen mensen worden geproduceerd n verspreid; dat straten en stoepen verdwijnen onder 'luxe' blik; dat honderden doden en duizenden gewonden worden opgeofferd aan de gemakzucht van een minderheidje van automobilisten; dat aan een uniek stad onherstelbare schade is en wordt toegebracht door het autofiele klootjesvolk. Niet waar? De volgende gegevens moeten zelfs de meest automaniakale lezer

---

* Dit artikel van L. Schimmelpenninck is ontleend aan het tijdschrift *Provo* nr. 2 (17 augustus 1965)

wel overtuigen van de juistheid van het voorgaande.

Kwade dampen in Amsterdam. De Koninklijke Shell waarschuwde reeds jaren geleden wat er al niet vrijkomt als men 300 liter benzine verstookt (wat de gemiddelde automobilist op vakantie nodig heeft): 180 kilo roet, 1 ltr. geconcentreerd zwavelzuur, 200 cc geconcentreerd broomzuur, 200 gr. lood plus een reeks lakachtige oxydatieprodukten en organische zuren.
Hoewel hiervan volgens dit koninklijk instituut het allergrootste gedeelte "gelukkig (!) door de uitlaat naar buiten wordt geblazen", is "het kleine gedeelte wat achter blijft voor de motor zeer slecht. Gebruik daarom de beroemde Shell X-olie en uw kostbare motor wordt tegen deze vuiligheid beschermd".
Het lot van deze kostbare motoren kan ons weinig schelen, belangrijker is echter dat er tegen het allergrootste gedeelte van de gassen die 'gelukkig' naar buiten ontwijken, geen bescherming mogelijk is voor de minder kostbare mens. Voor de motor van geen belang, maar voor de mens dodelijk vergif, zijn verder de volgende uitlaatgassen:
koolmonoxyde (blokkeert zuurstoftransport),
mitreuse gassen (giftig voor bloedvormend apparaat en centraal zenuwstelsel,
alifaten (kankerverwekkend).
Uitlaatgassen waren dan ook in nazi-Duitsland een veel gebruikt en effectief middel voor het vergassen van joden.
Het ontstaan van al deze gassen in het verkeer wordt veroorzaakt door de onvolledige verbranding van de benzine. Dit treedt vooral op bij langzaam rijden, stationair draaien, fel optrekken en afremmen, situaties die in het stadsverkeer niet te vermijden zijn. Bovengenoemde hoeveelheden zijn daarom in de stad nog veel ongunstiger.

Amsterdam bedolven. Volgens Amerikaanse normen is per 100m^2 straat de volgende parkeerruimte nodig:
winkels 3 parkeerplaatsen,
kantoren 2 parkeerplaatsen,
restaurants 18 parkeerplaatsen,
hotels 2 parkeerplaatsen,
theater 16 parkeerplaatsen.
100 meter straat heeft bij een breedte van 2.40 meter maar 16 parkeerplaatsen, terwijl er volgens deze norm 41 nodig zouden moeten zijn. Duidelijk blijkt nu dat in een stad aan de behoefte aan parkeerruimte nooit voldaan kan worden.
Tengevolge van de enorme ruimte die de auto's innemen, kunnen in grote steden (zoals Amsterdam) ambulancewagens en brandweer vaak niet meer doeltreffend optreden door de hinder die zij onderweg ondervinden.

Minderheid van 7% terroriseert verkeer. In het spitsuur is het verkeer in de binnenstad van Amsterdam als volgt verdeeld:
49% fietsen en brommers,
30% voetgangers,
14% tram en bus,
7% auto.
Een straat met per richting een 3 meter brede strook voor auto's en een 3 meter brede strook voor fietsen en een aparte tramrails verwerkt bij een kruispunt met verkeerslichten in een 2-fasenregeling (24 sec. groen en 30 cycli per uur):
7 auto's (waarin volgens Van 't Hart gemiddeld 1,2 personen) = 9 personen,
72 wielrijders = 72 personen,
2 trams = 400 personen (gegevens stadsontwikkeling Rotterdam).

Dit maakt duidelijk dat 7% van het verkeer ruim de helft van alle ruimte voor zich opeist. Bij deze 7% is het verzadigingspunt reeds bereikt. Er treedt al een soort bemand parkeren midden op de weg en vaak op de trambaan op, waardoor het tramverkeer aanzienlijke schade wordt toegebracht. Voor de 49% fietsers en brommers is het verzadigingspunt nog niet bereikt. Een 1.80 meter breed fietspad (Willemsbrug Rotterdam) verwerkt binnen een kwartier 2000 wielrijders! Ook de tram is nog lang niet aan zijn maximum toe, maar wordt in zijn mogelijkheden beknot door stilstaande auto's op zijn rails.
Het Gemeente Vervoerbedrijf Amsterdam heeft becijferd dat iedere personenauto die in het spitsuur van de binnenstad naar een buitenwijk rijdt, gemiddeld een schade aan stagnatie aanricht van ƒ1,= per keer of ƒ500,= per jaar (de kosten van 10 witte fietsen!) zonder daarvoor te betalen. Deze auto's onttrekken ruimte aan de stad die hard nodig is en ze eisen ruim de helft van alle overheidsvoorzieningen (verkeerspolitie enz.) op.
We kunnen spreken van een ernstige vorm van discriminatie van de andere weggebruikers. Washington berekende dat voor iedere burger die voor 3000 dollar een auto koopt, de staat voor 2300 dollar aan complementaire voorzieningen bijdraagt.

Eén grote onbewaakte overweg. Volgens deskundigen is het tolereren van motorverkeer op een gemeenschappelijke weg met andere weggebruikers, in het bijzonder voetgangers, niet toelaatbaar en rechtstreeks verantwoordelijk voor het grote aantal doden en gewonden op de weg en op straat. In steden met meer dan een half miljoen inwoners zijn 71,4% van de doden voetgangers. In feite is de stad één grote onbewaakte overweg die bij de Spoorwegen niet, maar bij het Heilige Automobiel wel geaccepteerd wordt. Terecht is door de stadsontwikkeling in de Bijlmermeer voor dit verkeer een eigen weg op een eigen niveau ontworpen. En de ruimte rond de woning is vrij gehouden als parkeerruimte.

Het fietsenplan. Het is dus absoluut noodzakelijk dat minstens het centrum van Amsterdam (binnen de grachtengordel) voor alle motorverkeer (auto's, brommers etc.) moet worden gesloten. Als uitbreiding van het openbaar vervoer ontstaat dan automatisch een grotere frequentie van meer dan 40% door het wegvallen van de stagnatie. Een besparing van minstens twee miljoen gulden per jaar met hetzelfde materiaal en dezelfde mensen zal het gevolg zijn.
Wij stellen voor dat de gemeente 20.000 witte fietsen aankoopt per jaar (kosten één miljoen) ter uitbreiding van het openbaar vervoer, want deze Witte Fietsen zouden van iedereen en van niemand moeten zijn. Binnen enige jaren zou het verkeersprobleem in het centrum van de stad op deze wijze opgelost zijn.
Provo stelt vrijwilligers in de gelegenheid om als eerste stap op weg naar de 20.000 Witte Fietsen per jaar elke zaterdagavond om 12 uur hun fiets wit te laten verven bij het Lieverdje op het Spui.
Het semi-openbaar vervoer door middel van taxi's zal voor het vervoer binnen de stad moeten worden voorzien van elektrisch aangedreven motoren met een maximum snelheid van 40 km.
Veel automobilisten zullen aan het Centraal Station arriveren of aan de rand van de stad op grote parkeerplaatsen,

die aangelegd moeten worden, hun auto parkeren en overgaan op stadsvervoer. Een rapport over het verkeer in Amsterdam en een adres aan de Gemeenteraad over Provo's Fietsenplan is in voorbereiding.
Een auto functioneert slechts als vervoer binnen een dunbevolkt gebied of van een dunbevolkt gebied naar de stad. Voor het vervoer binnen de stad is de auto gevaarlijk en totaal ongeschikt, voor vervoer van stad naar stad zijn technisch betere middelen mogelijk. Voor deze doeleinden is de auto een verouderde oplossing.
Het moderne klootjesvolk, dat het met onze stellingen ongetwijfeld niet eens zal zijn, dient overigens te bedenken dat:
in New York het gehele centrum inclusief de kantoor-, winkel- en uitgaanscentra en zelfs Wallstreet *voor alle privé autoverkeer gesloten* is;
Londen door een praktisch totaal parkeerverbod het openbaar vervoer tot 90% opgevoerd heeft; de NDSM op zijn grote terreinen aan bezoekers rode fietsen ter beschikking geeft;
de winkeliers van de Haarlemmerstraat in Amsterdam in een adres aan de Raad verzochten van verdere auto-terreur te worden verschoond, door hun straat te sluiten voor alle autoverkeer.
Politieke besluiteloosheid en vertraagde onbenullige aanpassingen moeten *nu* worden doorbroken met een radicale oplossing:

Geen motorverkeer
Maar witte fietsen!

DE OVERHEID TUSSEN AUTOLOBBY EN MILIEUBEWEGING

Peter de Zoete

In februari 1989 luidde de toenmalige minister van verkeer en waterstaat, Nelie Smit-Kroes, de ondergang van het kabinet Lubbers II in met een rede over de noodzaak om het autoverkeer te beteugelen. Haar partij, de VVD, pikte dat niet en weigerde in te stemmen met het voorstel om automobilisten niet langer te subsidiëren voor hun woon-werkverkeer.
Die publiekelijke bekering van een minister die verantwoordelijk geacht mag worden voor de afbraak van het openbaar vervoer in de jaren tachtig, betekende een forse koerswijziging van de overheid: van omhelzing van de auto ('blij dat ik rij') naar stimulering van het openbaar vervoer. Wat wil de overheid voor het transport en waarom? Hoe wil ze dat bereiken en lukt dat ook? En: ziet de toekomst er nu echt zonniger uit voor de principiële autohater?

1989 was het jaar waarin kranten en tijdschriften vrijwel dagelijks schreven over de nadelige gevolgen van het massale autogebruik op het milieu. Zorgen voor morgen, een duurzame samenleving, daar moest het naar toe. Ook de overheid vond dat het maar eens anders moest. Als de voorspellingen uit zouden komen groeide het autoverkeer in zo'n twintig jaar met nog eens 70 procent en dat leek iets te veel van het goede.
In het verleden had men eigenlijk altijd maar één oplossing: leg nog maar een weg aan, bouw een tunnel of een brug als ergens regelmatig een file stond. Ge-

volg: meer autowegen, meer auto's en elders weer knelpunten. Het is eigenlijk nog verwonderlijk dat het zo lang heeft geduurd voordat Rijkswaterstaat toegaf dat iedere technische oplossing een nieuw probleem creëerde. Vijftien jaar taaie strijd om Amelisweerd had de ingenieurs niet van de beperktheid van hun berekeningen kunnen overtuigen.

In juni 1990 werd met veel tam-tam het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*, het SVV, gepubliceerd. Een beleidsplan voor de komende twintig jaar met veel nadruk op het afremmen van het autogebruik, stimuleren van alternatieven, meer geld voor het openbaar vervoer en minder voor de auto. Voor het vrachtverkeer werd iets soortgelijks voorgesteld. Ook daar zouden milieuvriendelijker vervoerwijzen als de trein en de (binnen)vaart een groter aandeel moeten krijgen in de vervoerskoek. Minder auto, u weet wel waarom, mevrouw.

De reacties op dit plan waren redelijk positief. Het bedrijfsleven met alles wat daar om heen hangt vond het wat te veel in de richting van het milieu doordraven, maar onderschreef wèl de fundamentele keuze. De milieubeweging vond het heel mooi dat er nu eens openlijk werd gezegd dat de auto eigenlijk een maatschappelijk kwaad is, maar meende natuurlijk ook dat het beleid lang niet ver genoeg ging. De groei afremmen? Welnee: het autoverkeer zou gehalveerd moeten worden! En de automobilist? Hij baalde en reed - ietsje minder, dat wel - voort.

Proberen om zoiets ongrijpbaars als mobiliteit te sturen is wel wat anders dan het op enige afstand volgen van de ontwikkelingen. Niemand zit er immers echt op te wachten om ingesleten gewoonten op zij te zetten. Dat geldt voor de doorsnee autorijder, maar net zo goed voor ingenieurs, gemeentebestuurders, politici en bedrijfsdirecteuren.

De vervoersmogelijkheden die de auto biedt zijn bijzonder aantrekkelijk. Zodat iedereen die het zich maar enigszins kan veroorloven er een aanschaft. Eerst natuurlijk voor de grote afstanden, maar al gauw zitten de autosleutels permanent in de broekzak of in het handtasje en tuft iedereen voor elk wissewasje, een onsje rookvlees of een paar pond goedkope spijkers, er met de auto op los. En wie haalt het in het hoofd om in te gaan tegen zulke duidelijke wensen als die van de automobilist?

Inmiddels is vrijwel iedereen ervan overtuigd dat er zonder auto geen leven mogelijk is. Ook al is het nog geen generatie geleden dat de auto vrijwel geen rol speelde in de mobiliteit.

Met die rol valt het trouwens toch nog wel mee: minder dan de helft van de verplaatsingen wordt per auto afgelegd; vervoermiddelen als de fiets, het openbaar vervoer of gewoon de benenwagen hebben nog steeds de overhand. Toch schreeuwt iedereen dat zonder auto de economie tot stilstand zou komen. Vooral winkeliers beweren bij hoog en bij laag dat autorijders meer besteden dan fietsers, hoewel daar geen enkele logica voor kan worden gegeven. En helaas laten gemeentebesturen nog steeds hun oren hangen naar deze bevolkingsgroep met hun beperkte blikveld.

De diagnose is gauw genoeg gesteld: er dreigt een 'verkeersinfarct', zoals de Duitsers zo treffend weten te zeggen. Maar een medicijn vinden dat de patiënt ook nog bereid is om te slikken

neemt heel wat meer tijd in beslag. En het moet als het even kan nog snel werken ook.

In het SVV wordt rekening gehouden met de zwaarte van het probleem. Het SVV voorziet dan ook een lange en taaie strijd om burgers en bestuurders te laten wennen aan een ander vervoersgedrag.

Er is gekozen voor een aanpak met een groot aantal maatregelen die allemaal een steentje moeten bijdragen aan de vermindering van de verwachte groei van het autogebruik. De radicale oplossingen van de autolobby: 'asfalteer heel Nederland' of van de milieubeweging: 'geef iedereen maar een eigen trein', werden bij voorbaat niet haalbaar geacht.

Een complete opsomming van al die projecten en maatregelen uit het SVV zou deze *AS* vullen, maar de ijver van ambtenaren heeft geleid tot talloze meer of minder ingenieuze voorstellen. Van transferia waar grote autostromen via het openbaar vervoer worden afgewerkt tot maatregelen om de uitstoot aan schadelijke stoffen te verminderen. Van verbeteringen in het openbaar vervoer en in fietsinfrastructuur tot carpoolstoken. Van routegeleiding en snelheidsbegrenzers tot parkeerheffingen en tolwegen.

Van de meeste van die maatregelen en plannen merkt de burger niet zoveel. Voornamelijk voelt hij of zij het in de portemonnee, overigens een gevoelig plekje bij Nederlanders. Voordat de trein bij iedereen voor de deur stopt, zal nog wel even duren.

Autowegen mogen volgens het SVV alleen nog maar worden aangelegd wanneer de noodzaak daarvan overduidelijk is. De overheid zet het geld voornamelijk in voor meer spoor- en waterverbindingen. Zo is er ruim 20 miljard uitgetrokken voor verbeteringen in het openbaar vervoer. Voor het eerst is dat veel meer dan de ruim 13 miljard die voor de auto zal worden uitgegeven.

Let wel: in de periode tot 2010. Dat zijn overigens kinderachtige bedragen vergeleken met het bedrag dat in dezelfde periode bijgepast moet worden in het openbaar vervoer: meer dan 80 miljard! En meer openbaar vervoergebruik betekent vrijwel zeker ook: nog meer bijpassen. Dus moet het vervoersbeleid niet alleen ander vervoersgedrag bewerkstelligen, maar ook nog de bekostiging ervan realiseren. Een opgave die te vergelijken is met de baron die zich aan de eigen haren uit het moeras trok.

POLITIEK

De tweede kamer heeft inmiddels ingestemd met het SVV, maar dat wil niet zeggen dat er nu groen licht is voor een voortvarende uitvoering van alle plannen. Vooral het zogeheten prijsbeleid staat regelmatig in het middelpunt van de belangstelling. Want er moet dan weliswaar minder auto worden gereden, maar als het gaat om de portemonnee van de (kleine) automobilist, dan staan onze volksvertegenwoordigers op de bres. En dus zijn veel van die voorstellen afgeschoten als voortijdige proefbalonnen: rekeningrijden, tolpleinen, en recentelijk spitsheffingen. Ondertussen stijgen wel de tarieven in het openbaar vervoer... Meer dan een accijnsverhoging van 25 cent heeft de automobilist nog niet hoeven slikken. Voor zulke bedragen stapt een beetje automobilist natuurlijk niet over op openbaar vervoer.

Andere maatregelen om de groei van de auto af te remmen zijn afhankelijk

van de medewerking van gemeenten en provincies. Bijvoorbeeld voor de aanleg van tolpleinen of spoorlijnen is hun toestemming vereist. Gemeenten vooral hebben vaak een volstrekt eigen visie op de problemen, die meestal berust op zelfzuchtige motieven van werkgelegenheid en het in stand houden van winkelvoorzieningen. Het streven om bedrijven die veel personeel hebben zich alleen te laten vestigen op plaatsen die ook met openbaar vervoer goed zijn te bereiken, het lokatiebeleid, moet nog wel eens wijken voor dreigementen van potentiële investeerders om dan maar elders hun heil te zoeken. En dus komen provincies en gemeenten onderling en met het rijk in conflict. Voor parkeerbeleid geld iets dergelijks: gemeentebesturen zijn doodsbenauwd dat 'hun' winkeliers de klanten zien vertrekken naar de naburige gemeente waar ze nog wel gratis en vooral op de stoep hun vehikel mogen parkeren.

Een middel om aan die onderlinge haat en nijd een einde te maken zou volgens het SVV de vervoerregio moeten zijn. Dat is een nieuwe loot aan de stam van bestuurlijke overleggen, waaraan reeds vele takken groeien en bloeien. Die vervoerregio's zouden besluiten moeten nemen over alles dat met verkeer en vervoer in een bepaalde regio te maken heeft. Op basis van een plan, waarin de doelstellingen van het SVV zijn verwerkt. Tot nu toe zijn er wel enkele van die vervoerregio's aangekondigd, maar functioneren doet er nog geen één. Gemeenten zijn bang dat ze een deel van hun autonomie moeten afstaan. Meestal spelen in de vervoerregio's de grotere gemeenten de hoofdrol en moeten de kleinere genoegen nemen met een plaats langs de zijlijn. Dat levert dus ook geen bijdrage aan een eensgezind streven om de auto te beteugelen.

Het lijkt er dus op dat het SVV een volgend voorbeeld is van mooie plannen waarvan echter in de praktijk niet veel terecht komt. Waarom dat zo is laat zich met enkele schablonen verklaren: de ambtenaren willen wel, maar de politiek werkt niet mee; of: het Rijk ziet het grote algemene belang wel, maar de gemeenten lappen het vervolgens aan hun laars. Daar is allemaal wel iets van waar. Maar eigenlijk is er toch ook nog iets anders aan de hand. Overheden zijn al lang niet meer die overmachtige instituties die in staat zijn een samenleving naar de hand te zetten.

Integendeel, het zijn in de eerste plaats ook maar 'gewone' organisaties, met een hun eigen interne problemen. Er zijn voorbeelden genoeg te verzinnen van plannen die binnen eenzelfde ministerie worden tegengewerkt door de directeur van een andere afdeling. Het SVV werd destijds opgesteld door een vrij kleine groep van ambtenaren, die hun kans grepen om al lang gekoesterde plannen door te drukken. Het is ook helemaal niet ongebruikelijk dat een minister van verkeer en waterstaat officieel beleidt dat de groei van het autoverkeer terug moet met 50 procent en tegelijk financiële steun geeft aan de Vereniging Milieudefensie voor de oproep om het hele autoverkeer maar te halveren...

Trouwens, nog voordat de letters van het SVV droog waren, werd er al een forse bezuiniging afgekondigd, die diverse plannetjes om zeep hielp. En daarna moesten er weer taken aan de gemeenten en provincies worden overgedragen. Vervolgens werd het weer eens tijd voor een interne reorganisatie

bij verkeer en waterstaat... Allemaal belangrijke zaken die veel tijd en aandacht vragen.
Toch ben ik niet alleen maar pessimistisch. Ik geloof dat langzamerhand er bij veel meer mensen wel iets daagt van: zo kan het allemaal niet meer doorgaan. De cijfers over de mobiliteit geven al enkele jaren voor de auto een redelijk stabiel beeld te zien. Terwijl de trein een groei doormaakt die ongekend is.
Je hoort en ziet in je omgeving ook steeds meer mensen die niet meer aan hun auto gebakken zitten. En er zijn steeds meer gemeenten die ernstig nadenken over het afsluiten van de binnensteden voor autoverkeer en aan andere maatregelen.
Trouwens, ook bij bedrijven en organisaties als de ANWB en zelfs de autolobby begint er iets van begrip te ontstaan voor het feit dat er ook nog andere vervoermiddelen zijn dan de (eigen) auto. Schoorvoetend weliswaar, maar toch steekt de Bovag, de club van de garagebedrijven, geld in een experiment met deelauto's ('call a car') in Amsterdam.
Gelukkig maar, want de overheid heeft inmiddels al weer andere sores aan het hoofd. Het zou me niet eens verbazen als er al weer ambtenaren zouden broeden op een derde Structuurschema Verkeer en Vervoer...

BINNENVAART EN BETUWELIJN

Thom Holterman

Het ziet ernaar uit dat de Betuwelijn er met veel juridisch geweld en gelobby wordt doorgedrukt. De Betuwelijn moet het treintransport van massagoed tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland gaan verzorgen. Die Betuwelijn moet worden aangelegd. Op dit moment vergt dat een investering van 5,2 miljard gulden. Een jaar geleden ging het nog om een investering van 2,5 miljard dollar. Wanneer aan het eind van deze eeuw de Betuwelijn gereed is, dan zal het een investering van 6 à 8 miljard gulden blijken te zijn, zo rekent P.G. Jonker, gemeenteraadslid van Papendrecht ons voor (gegevens ontleend aan zijn artikel in Binnenlands Bestuur, *1992, nr. 2, p. 29).*

Jonker komt tot de conclusie dat er gigantische geldbedragen als staatssubsidie naar het railtransport zullen gaan, waardoor onder meer de binnenvaart structureel wordt benadeeld. Waarom miljarden spenderen aan een verkeerstechniek die altijd onrendabel zal blijven, vraagt Jonker zich af. Hij vergelijkt enkele cijfers. Iedere ton goederen per spoor over de Betuwelijn vervoerd, zal aan kapitaalslasten circa 40 gulden per ton kosten. Daar moeten dan nog eens bij worden opgeteld de kosten per ton voor zaken als personeelslasten, het rijdend materieel, brandstof en onderhoud. Vindt vervoer plaats richting Duitsland per binnenschip, dan liggen de prijzen bijvoorbeeld voor sojabonen naar Mainz op 10 gulden per ton en ander massagoed naar Bazel 15 gulden per ton.
Terecht mag worden gesteld dat als er dan zal worden geïnvesteerd in een nieuwe spoorlijn, de vervoersprijzen per ton via rai in de buurt moeten liggen van de prijzen per ton via water.

Dat is niet het geval, dus gaat het om een onzinnige investering in die Betuwelijn. Maar er is meer aan de hand.
Onderzoek leert dat het onderhoud van rijksvaarwegen onder de maat is. Afbrokkelende walkanten door achterstallig onderhoud en uitgesteld baggerwerk leiden tot ondiepten, waarmee de binnenvaart het inmiddels knap lastig heeft. Volgens Schippersvereniging Schuttevaer speelt dit niet alleen voor kanalen in Noord-Nederland, de regionale vaarwegen in Brabant, maar ook voor de rivieren Waal, Lek, Maas en Hollandse Ijssel. Het ondiepe water maakt dat de binnenschepen op sommige trajecten veel minder kunnen laden dan het laadvermogen van de schepen toestaat. Dit drijft uiteraard de prijs per ton op (gegevens ontleend aan het artikel van R. Gollin in *De Volkskrant*, 18 mei 1992).

Het effect van dit versloffen van het onderhoud aan vaarwegen speelt de argumentatie voor de Betuwelijn in de kaart. Het gaat er nu niet om een complot te ontwaren achter deze gang van zaken tegen de binnenvaart. Wèl is het zo dat er uitgebreid wordt gelobbied om grote werken binnen te halen. En ook voor de overheid geldt dat een gulden maar één keer kan worden uitgegeven. Het komt de spoor-lobby dus op zijn minst goed uit dat de binnenvaart kennelijk in een verdomhoek zit.
Maatschappelijk gezien - want uiteindelijk moeten de staatssubsidies immers door de burgers worden opgebracht - is dat natuurlijk onaanvaardbaar. Als er toch geld moet worden vrijgemaakt voor infrastructurele voorzieningen, waarom het geld dan niet gestoken in optimalisering van de binnenvaart? In dat geval is het niet nodig gebieden waar onlangs nog percelen bos zijn aangelegd, voor de bouw van de Betuwelijn weer kaal te slaan. Het woon- en leefklimaat in vele gemeenten waar die Betuwelijn langs of door moet, hoeft niet te worden verstoord. Kortom, je hoeft geen anarchist te zijn om te zien wat de verstandigste optie is in de keuze tussen binnenvaart of Betuwelijn.

NOGMAALS ANTISEMITISME

Het artikel van André de Raaij 'Autonomen: antisemitisme vermomd als antizionisme' in het vorige (Israël) nummer van De AS *heeft meer stof doen opwaaien dan* De AS *doorgaans verspreidt.*
In NN *nr. 108 werd het bijna volledig overgenomen met reacties erop van de initiatiefgroep 'Stop de nederzettingen' en van XminY. Beide reacties werden ook aan* De AS *verzonden en plaatsen wij hieronder. Het blad* Konfrontatie *heeft eveneens deze stukken gepubliceerd.*
Verder ontvingen wij een schrijven van Jos Mouthaan, die in het artikel van André de Raaij vermeld werd (overigens niet in negatieve zin). Zij verzoekt duidelijk in De AS*te vermelden: "dat ik* niets *te maken heb met de mening van André de Raaij en mij daarvan distantieer".*

Als redactie merken wij nog het volgende op. Wij wilden in het Israëlnummer aandacht besteden aan het antisemitisme bij links en speciaal in en rond de libertaire beweging. Niet alleen in het verleden, maar ook nu komt men dit wel eens tegen, onder andere in Frankrijk rond het Israëlisch-Palestijnse conflict. Aangezien André de Raaij getracht had uit te zoeken hoe dit in Nederland zat, verzochten wij hem een artikel over zijn bevindingen te schrijven. Het resultaat verscheen in het Israëlnummer.
Wij menen, met André de Raaij, dat er ook in Nederland wel enig links antisemitisme bestaat en dat er in antizionisme wel eens verbaal antisemitisme te beluisteren valt. André betoogt in feite dat het nooit te bewijzen valt en vervolgens probeert hij het toch te bewijzen. Hij gaat daarbij in op de uitgave Stop de nederzettingen. *Hierin staat veel feitelijke informatie en een aantal beschouwingen. De laatsten*

zijn misschien niet allemaal even sterk, maar wij hebben er nergens antisemitisme in kunnen ontdekken. Ook niet in de passage over de orthodoxe joodse religie, dat André aanhaalt, al zouden wij het zeker anders geformuleerd hebben. ("... uit de bijbel kan je alles halen", zo werd een anarchist geciteerd in het christen-anarchisme nummer van De AS. *Dat geldt ook voor racisme. Voor- en tegenstanders van bijvoorbeeld apartheid hebben elkaar dan ook altijd met de bijbel om de oren geslagen. Uit de joodse orthodoxie, en zelfs uit het uitverkoren zijn, kan men volstrekt tegenstrijdige opvattingen halen; Wim de Lobel wees juist op de verschillende joodse tradities.*
Overigens hebben wij, anders dan zijn critici, André de Raaij's bijdrage wèl gelezen als een poging om "een aantal incidenten, waar wij waakzaam op moeten zijn" te signaleren. Graag willen wij daarbij aantekenen dat deze 'incidenten' niet gezocht moeten worden bij degenen die zich daadwerkelijk inzetten voor de rechten van de Palestijnen. Het Medisch Comité Vietnam was indertijd niet verantwoordelijk voor het 'Hi, Ha, Ho Chi Min' geschreeuw van aanhangers van het Noordvietnamese regime. Het was wel een randverschijnsel bij betogingen van het comité.
XminY achten wij niet verantwoordelijk voor de inhoud van alles wat het (mede)financiert en wij weten dat het fonds alle dictatuur en onderdrukking afwijst.

Tijdens de nabespreking van het Israëlnummer kwam nog een ander aspect naar voren: het doorgaans kritiekloos accepteren van verzetsbewegingen die in de verdrukking zijn, juist omdat men hun tegenstanders niet in de kaart wil spelen. Steun aan de Sandinisten, toen deze aan de macht waren en onder het vuur van de contra's van de CIA lagen, gaf men in linkse kringen vaak met veel meer vanzelfsprekendheid dan aan de beweging van boerencoöperaties die autonoom wilden blijven, ook van de Sandinistische regering. Zo is er ook de vraag hoe men staat tegenover antisemitisme binnen de PLO. Sommigen die zich inzetten voor de rechten van de Palestijnen en zelf niet alleen vrij zijn van elk antisemitisme maar er actief tegen strijden in eigen omgeving, hebben toch enigszins de neiging om daar stilzwijgend aan voorbij te gaan of te verwijzen naar een officieel PLO standpunt dat antisemitisme afwijst. Ook in het Israëlnummer van De AS *is dit niet echt aan de orde gekomen.*

Misbruik van 'Stop de nederzettingen' werd gesignaleerd in het juninummer van De Vrije *(van Piet de Geus). Hierin vermeldt Frans Beks dat* NN *het artikel 'Autonomen: antisemitisme vermomd als antizionisme' overnam "uit een obscuur blaadje" (we zullen dat maar als een 'Geus'enaam beschouwen) en bediscussieerde. Bovendien deelt hij mee dat de uiterst rechtse (en antisemitische) Centrumpartij '86 eveneens een boycot van Israëlische produkten propageert. Het laatste uiteraard tot ontsteltenis van 'Stop de nederzettingen'. Voorts blijkt dat woordvoerders van 'Stop de nederzettingen' en XminY toch niet echt gelukkig zijn met de door André de Raaij gesignaleerde passage.*
Laten wij besluiten met een zin uit het artikel van een andere gastschrijver in het Israëlnummer - dat van Dick Gevers - over het succes van Drumont's antisemitische boek uit 1886: "Het succes was voornamelijk het gevolg van het feit dat Drumont voor het eerst antisemitische tendensen van rechts en links met elkaar wist te combineren". Deze zin heeft niet alleen historische betekenis. Voor ons, voor André de Raaij en ongetwijfeld ook voor allen die over hem en De AS *heen vielen, bevat de zin een waarschuwing die ook in 1992 van kracht is.*
Redactie

REACTIE STOP DE NEDERZETTINGEN

Naar aanleiding van het stuk Autonomen: antisemitisme vermomd als anti-zionisme, verschenen in De AS 97, willen we hier op een aantal dingen reageren. Eerst maar even voor de duidelijkheid wie we zijn, dat maakt de discussie wat helderder. Wij zijn een aantal mensen die in oktober '91 de initiatiefgroep 'Stop de Israëlische nederzettingen in Palestina, boycot Israël' hebben opgericht, een samenwerkingsverband (op dat moment) van het Autonoom axie/info Centrum, het Palestina Comité en de Solidariteitsgroep Palestijnse vrouwen.
De AS, waarin dit artikel is opgenomen, was een special over Israël en wat dat betreft dus heel erg interessant om eens uit anarchistische hoek te horen hoe men tegen het Israëlisch-Palestijnse conflict aankijkt. Het bewuste artikel gaat voor een groot deel over 'Stop de nederzettingen, boycot Israël' en gezien de totale onzin en hetzerige manier waarop het geschreven is,

hier onze reactie. Wij zullen nu niet al die onzin gaan weerleggen, maar reageren op de hoofdlijnen in het stuk.

Waar gaat het André nu eigenlijk om in zijn artikel? Ziet hij werkelijk antisemitische tendensen binnen de 'autonome beweging' of constateert hij een aantal incidenten, waar we waakzaam op moeten zijn? Vooralsnog gaan we van het eerste uit, daar zijn slotconclusie heftig klinkt: "Heb het eerst maar eens over de superioriteitsideologie van de Indiaan, of de islamitische Arabier, of over het repressieve karakter van de regering van Soedan of Saoedi-Arabië, dan wordt uw moreel recht van spreken in ieder geval groter. Tot dan staat u onder de verdenking van een laf antisemitisme waarvoor u niet eens echt durft te stáán".
Maar wat is nu die autonome beweging? Dat wij ons Autonoom Centrum noemen, is voor André reden om ons in te delen bij de autonome beweging en dus kraakbeweging en dus slecht. Hij kijkt daar op dezelfde manier naar als bijvoorbeeld *De Telegraaf* dat doet. André heeft schijnbaar nog nooit gehoord over 'de autonome mens', autonomie voor Koerdistan, autonome bewegingen als antikernenergie-, anti-militaristische- of vredesbeweging.
Er zal ook binnen autonome bewegingen sprake zijn van voorvallen van antisemitisme, evenzo dit het geval is bij anarchistische of welke andere politieke stroming dan ook. Dit geldt zeker ook voor sexisme en racisme. Het is goed om dit ter discussie te stellen, maar dan wel met feiten. Ook kun je kritiek hebben op groepen of bewegingen die, als dit soort feiten zich voordoen, er niets mee doen. Wij proberen dat in ieder geval wel. De gevoeligheid rondom het onderwerp Israël is ons, gezien de joodse geschiedenis, meer dan duidelijk en vereist in onze ogen dan ook een uiterste zorgvuldigheid. In tegenstelling tot wat André beweert, zijn we hier dan ook van het begin af aan over aanspreekbaar geweest. We willen ons juist ook in hoge mate verantwoordelijk stellen voor gebruik èn misbruik van door ons geproduceerd materiaal, zoals de kranten, affiches en stickers. Toen wij bijvoorbeeld André's beschuldiging hoorden dat er in een 'bewegingslokaal' een affiche van ons hing dat was veranderd in 'Stop de Israëlische nederzettingen in Amsterdam', hebben wij hem meteen gevraagd waar dat dan was. Dit wou hij niet zeggen. Los van het feit of wij verantwoordelijk zijn voor wat anderen met ons affiche doen, zouden we toch zeker actie hebben ondernomen om het affiche te verwijderen en degenen die het gedaan hebben, ter discussie stellen.
Maar belangrijker is de kritiek van André op onze ideologische bagage en achtergrond. André haalt hiervoor een passage aan uit het krantje 'Stop de nederzettingen, boycot Israël', waarin de drukkerij niet vermeld wordt. Dit klopt, maar dat is niet op eigen verzoek; in veel krantjes die daar vandaan komen, staan ze niet vermeld. Nog even zijn citaat: "De gescheiden behandeling van joodse en Palestijnse bevolkingsgroepen werd gerechtvaardigd door de orthodoxe joodse ideologie, die de joden als het uitverkoren volk van God plaatst boven alle andere volkeren. Een ideologie die zegt: wij zijn superieur, zij zijn inferieur".
André vraagt zich af waar we deze manier van interpreteren van de joodse orthodoxe ideologie vandaan hebben, uit het Oude Testament of uit de antisemitische Protocollen van de Wijzen van Zion. Tja, en eigenlijk is het te flauw om waar te zijn, maar het antwoord op zijn vraag staat eigenlijk al in dezelfde AS over Israël, waar een artikel over de orthodoxe joodse ideologie eindigt met: "Tot slot moet benadrukt worden dat kritiek op het joods orthodoxe denken of kritiek op de politiek van de staat Israël niet verward moet worden met antisemitisme. Ooit werd Anton Constandse door Piet Grijs beschuldigd van antisemitisme. Iedereen die Constandse heeft gekend, weet dat hij niets tegen joden had. Wel had hij het lef om bepaald gedrag te bekritiseren. Maar hoe leg je dat uit aan kritiekloze botterikken? In oudtestamentische zin is het joodse volk uitverkoren, een exclusief recht dat het niet als enige voor zich heeft opgeëist. Zo'n denkbeeld is griezelig en vraagt om moeilijkheden, door wie dan ook gedacht. Een dergelijk fundamentalisme, dat zich ook nu weer heeft gemanifesteerd in de islam, heeft Constandse herkend en begrepen en gelukkig velen met hem".
En dan vragen we ons toch wel af waarom André deze frontale aanval op ons geopend heeft. We denken dat voor iedereen die een beetje kan lezen, toch wel duidelijk is wat onze kritiek op de staat Israël is. Toen we deze campagne begonnen, wisten we dat het onderwerp Israël

heel erg gevoelig ligt, het is makkelijker met de grote massa mee te lopen en de Arabische wereld te veroordelen voor een hoop ellende die wordt aangericht.
Als we het gehele stuk van André overzien, kunnen we niet anders oordelen dan dat André overloopt van de vooroordelen en die op laffe wijze eerst een tijdlang achter onze rug om heeft geventileerd aan een ieder die het maar wilde horen. Alleen naar ons is hij nooit toegestapt om uitleg te vragen of zijn kritiek te uiten. André is het voorbeeld van hoe een antisemiet of racist zijn ideeën vormgeeft. Er wordt een aantal losse gebeurtenissen en verdachtmakingen kunstmatig in een verband geplaatst, daar wordt een negatief oordeel uit gehaald en dat wordt op een hele groep geprojecteerd. De wijze waarop in Nederland alles wat autonoom of kraakbeweging heet, gecriminaliseerd wordt en alleen het etiket rellenschoppers zonder hersens opgeplakt krijgt, moet anarchisten toch bekend voorkomen.

Initiatiefgroep 'Stop de nederzettingen in Palestina, boycot Israël', Autonoom info/axie Centrum, Kinkerstraat 48hs, 1053 DX Amsterdam, tel. 020-6126172.

REACTIE XMINY

De oud-redacteur van De Waarheid André de Raaij houdt er wonderlijke bespiegelingen op na in zijn artikel 'Autonomen: antisemitisme vermomd als antizionisme?' (*De AS*, januari/maart 1992, nr. 97). Enkele passages in het blad 'Stop de nederzettingen' zijn hem in het verkeerde keelgat geschoten. Het anarchistische keelgat wel te verstaan, want het in het genoemde blad aangehangen niveau van redeneren maakt het de Raaij "altijd onmogelijk het Autonome Denken als ook maar enigszins verwant aan het anarchisme te beschouwen". Indien de Raaij's anarchisme voortaan als enige maatstaf voor de beoordeling van het wereldgebeuren gebruikt moet worden, kunnen we nog veel lachwekkende stukken in De AS tegemoet zien.
Met zijn willekeurige en veelsoortige aaneenrijging van komische en verdrietige uitspraken in Autonome Kringen weet de Raaij een bont kralensnoer van antisemitisme te fabriceren. De fondsorganisatie XminY, die het blad *Stop de nederzettingen* financierde, rijgt hij voor het gemak ook aan zijn anarchistische rozenkrans vast. "De constatering is simpel", zo oordeelt de Raaij (hoewel, hij heeft er twee pagina's en vijf voetnoten voor nodig -CH): "XminY en het Autonome Centrum zouden nooit de moeite en het geld er voor over hebben om vijftienduizendvoudig op te roepen tot actie tegen en boycot van Syrië, ook al houdt dit Libanon en een deel van Koerdistan bezet. Selectieve verontwaardiging heet zoiets, en er zit een luchtje aan."
Indien morgen de Raaij met een project voor een oppositiegroep in Syrië aan komt zetten, heeft hij overmorgen een subsidie van XminY in zijn zak. XminY steunde in het Midden-Oosten en de Magreb, me beperkend tot de laatste twee jaar, oppositiegroepen in Egypte, Marokko/Westelijke Sahara, Koerdistan en Israël/Palestina. In Nederland werden talrijke groepen van migranten en vluchtelingen uit die regio's gesteund.
XminY heeft wis en waarachtig wel geld en moeite over om voor democratie en sociale rechtvaardigheid in Syrië op te komen. Vandaag nog staan de archieven van XminY voor de Raaij open om één spaander van anarchistisch of anderssoortig bewijs te vinden dat XminY selectief verontwaardigd zou zijn. In ons 24-jarig bestaan hebben we zowat in elk land op de aardbol wel een oppositiegroep gesteund. Tot anarchistische toe. Desnoods zijn we bereid dit archiefonderzoek van de Raaij zelf te financieren. Hij moet er dan wel op rekenen dat we met satanisch plezier elk on-anarchistische gedachte in de publicatie van zijn onderzoeksresultaten zullen afkraken.
Selectief is XminY op deze wijze: als de Raaij vandaag met een serieus artikel aantoont dat er in autonome kringen sprake is van antisemitisme, zal XminY gisteren nog de subsidiëring van projecten van deze kringen stopzetten.
Er zij dit mee gezegd: ook XminY is tegen antisemitisme en bestrijdt het, maar dan wel op basis van feiten en niet op basis van kroegverhalen en 'horen zeggen'.

Chris Huinder, coördinator XminY, Keizersgracht 132-2, 1015 CW Amsterdam, tel. 020-6279661.

BLADEREN 22

'Het anarchisme is een socialisme' en dat is te merken. Met de teloorgang van socialistische stelsels als het communisme en de sociaal-democratie lijkt óók het anarchisme aan overtuigingskracht te verliezen. Vreemd is dat niet. Het anarchisme had - en heeft - naast de betrokkenheid van 'echte' socialisten vooral ook tegenstanders nodig. Tegenstanders die 'ergens' op aangesproken kunnen worden, bij voorkeur op socialistische idealen en, met name, op dienovereenkomstige principes. De ontwikkeling van de anarchistische theorie werd mijns inziens in belangrijke mate gestimuleerd door de fouten die genoemde niet-anarchiserende socialisten maakten. Zonder die stelsels en de daarbij behorende fouten lag het zelfs absoluut niet zó voor de hand dat een overtuigd socialist voor de anarchistische weg koos! Waarom al die anarcho-moeite - *Paul Feyerabend* wees er ooit op dat 'democratie' allesbehalve een efficiënt stelsel is! - als je met een staatsgreepje hier of een verkiezinkje daar het socialisme kunt bereiken?

Wie hoopt op méér ruimte voor het libertaire gedachtengoed in het huidige tijdsgewricht, komt vooralsnog bedrogen uit. Oorlogen in Oost-Europa doen het nationalisme weer opleven - het causale verband tussen 'oorlog' en 'nationalisme' dient inderdaad zó en niet andersom gelegd worden, zoals *Bart Tromp* onlangs terecht vaststelde (*Het Parool, 20 mei 1992*). In het westen is het 'no future'-denken algemeen geworden. Groots en meeslepend gaan wij onder leiding van het regerende yuppendom naar de kloten. Het ongenoegen over het functioneren van de parlementaire democratie uit zich slechts in 'thuisblijven' bij verkiezingen en extreem-rechtse proteststemmen. Het anarchisme slaagt er tot nog toe niet in dat libertaire gedachtengoed als 'redelijk alternatief' aan de man en de vrouw te brengen...

Te somber? Ongetwijfeld. Misschien lees ik wel de verkeerde anarcho/a-bladen, zo niet dan misschien toch te weinig.

Maar desalniettemin bespeur ik, als een reactie op dit alles, een onmiskenbare neiging tot 'versociaaldemocratisering' van het anarchisme. In toenemende mate zijn 'wij' oplossingen gaan bedenken voor problemen die in eerste, of zo u wilt laatste, instantie niet de onze zijn. En die dat bij nader inzien natuurlijk wel zijn. Mederedacteur *Hans Ramaer*, actief voor de politieke partij *De Groenen*, had natuurlijk alle gelijk van de wereld toen hij stelde (*Perspectief* 16/1989) dat het milieu niet kan wachten tot de dag dat het anarchisme zal zijn uitgebroken... De teloorgang van het anarchisme lijkt daarom in het zicht te komen. Tenzij het anarchisme zich echt vernieuwt. Want allééén met onze helden Kropotkin, Bakoenin en Proudhon zal het verschijnsel anarchisme de 21e eeuw niet halen. De vensters moeten open!

Genoeg gemijmerd nu, gebladerd moet er worden.

Allereerst in *Freedom*. Want ook hierin recent een heftige discussie over de versociaaldemocratisering van het anarchisme, zij het onder de vlag van het thema anarchisme versus (?) democratie (zie onder meer *Freedom nrs.* 1992, 22/2, 4/4 en 18/4). In het laatst genoemde nummer ook een aardig artikel van *Brian Morris* over (alweer) Chomsky's anarchisme, met de geruststellende, zij het niet zo erg onderbouwde, conclusie dat Chomsky "fundamentally an anarchist" is (info: Freedom, 84b Whitecapel High Street, London E1 70X).

Zaterdag 25 april was het feest in Den Bosch: het 15-jarige bestaan van de Bossche stadskrant *Kleintje Muurkrant* werd gevierd. 250 nummers verschenen er in deze spanne tijds: hulde! (info: *Kleintje Muurkrant, postbus 703, 5201 AS Den Bosch*). In nummer 250 trouwens een stukje over de Deventer actiegroep *Anti Auwto Kampagne* die uiteraard in dit nummer van *De AS* genoemd moet worden. Info, zo lees ik, bij Gonnus (05700-26631) of René (05700-33376).

Vervoer en verkeer - en acties daartegen - komen trouwens meer en meer in de belang-

stelling te staan. Het is in ieder geval opvallend dat *Hans Ramaer* bij de voorbereiding van dit nummer moest vaststellen dat een blad als *De Vrije* daar de afgelopen 20 jaar hoegenaamd niets aan gedaan heeft! Dit is dus aan het veranderen. In het mei-nummer van *De Toorts*, het ledenblad van het *NIVON*, een tweetal artikelen die dit illustreren: één handelt over het zogenaamde 'kritische toerisme', het andere gaat over een recente campagne van *Milieudefensie* tegen het vliegverkeer. In hetzelfde nummer overigens ook een aardig interview met de historicus - en vlinderspecialist - *Ger Harmsen*, zulks naar aanleiding van zijn recente boekje - zie ook de boekbesprekingen - onder de titel 'Natuurbeleving en arbeidersbeweging' (info: NIVON, 020-6269661).

Een andere natuurliefhebber - vogels! - is de ex-maoïstische schrijver en publicist *Koos van Zomeren*. In zijn recente roman *Saluut aan Holland (Arbeiderspers 1992, 188 blz., f29,90)* werd ik getroffen door de volgende *one-liner*: "De A73 is de beste manier om de A73 te ontvluchten". Tja, het is helaas maar al te waar. Toch kun je godzijdank met de auto niet op plekjes komen waar je met de auto niet komen kunt. En dat blijft nog wel even zo, mij dunkt. Maar ook de 'vrije wandelaar' heeft het in toenemende mate moeilijk. De club *Nemo*, een clubje van die 'vrije wandelaars', heeft de strijd aangebonden tegen al die bordjes *Verboden toegang voor onbevoegden* en komt daarmee, ik begrijp ongewild, in anarchistisch vaarwater! Info in het *Wandelcafé* (woensdagavond in *De Wittenstraat 100, Amsterdam* of via postadres *Oudeschans 19-1, 1011 KR Amsterdam*).

Zou het 'recht op vervoer' trouwens tot de mensenrechten behoren? Dat moet ik toch eens aan mederedacteur *Rudolf de Jong* vragen: hij is secretaris van de Nederlandse afdeling van de *Liga voor de Rechten van de Mens* (info: *Herengracht 218, 1016 BT Amsterdam*), zo leert het colofon van het blad *Terecht* dat de afdeling uitgeeft. Ik kwam meer bekende namen tegen. Zo schreef 'AS-zetter' *Ton Geurtsen* in het maartnummer een artikel over *De staat en zijn broze democratie*. En *Chris Huinder*, die ik vooral als *XminY*coördinator kende, blijkt de penningen van de Liga te beheren. Zijn naam treft u overigens ook elders in dit blad aan...

In Duitsland verscheen onlangs, bij *Trotzdem Verlag*, een bundel met vertaalde artikelen van de Britse kunsthistoricus *Herbert Read*. Van de inleiding van de hand van *Ulrich KLemm* op deze bundel verscheen een Nederlandse vertaling in het Vlaamse anarchoblad *Perspectief* (nr. 26, info: *Libertaire Studiegroep, Dracenastraat 21, B-9000 Gent*), getiteld *Het anarchisme van Herbert Read*.

Read's naam kwam ik toevallig dezer dagen ook tegen in het schitterende, door M. Brown samengestelde, brievenboek van *T.E. Lawrence (London 1988, in de ramsj: f29,50)*. 'Lawrence of Arabia' schreef aan Read op 26 maart 1929 onder meer: "The war fever in England rose from bottom to top and forced our unwilling government's hand. It was the young (youth) and ignorant (age) who, as usual, made the war. Wars are made in hot blood, not in cold blood..."

De *Vrije Bond* bundelde een aantal artikelen uit dat alleraardigste blad *Buiten de Orde* onder de titel *Naar een bevrijdende economie*. Het werd een leuke en mijns inziens ook uitermate leerzame brochure, ingeleid door *Siebe Thissen (f2,50 excl. porto, info: DVB, postbus 31067, 3003 HB Rotterdam)*.

De versplinterde staat, zo heet de bij *Tjeenk Willink* in druk verschenen oratie van de Tilburgse bestuurskundige *D.H.A. Frissen (Alphen a/d Rijn 1991, 32 blz., f14,75)*. Het was bepaald geen eenvoudig betoog over de invloed van de informatica op bureaucratie en technocratie. Wel was ik in één klap van mijn vooroordeel over de bestuurskunde ('gebakken lucht') afgeholpen!

Mogen wij ons nog wel vrolijk maken over die andere Tilburgse discipline, de vrijetijdskunde? Ik herinner mij in ieder geval een kop van een jaar of vijf geleden uit het Am-

sterdamse universiteitsblad *Folia* boven een interview met de toenmalige nieuwbakken hoogleraar in de vrijetijdskunde: "Valt neuken onder de vrijetijdsbesteding?"
Of dit probleem inmiddels is opgelost, weet ik niet, wel lijkt mij inmiddels duidelijk geworden dat het vak bestaansrecht heeft. En, zoals het hoort bij een echt vak, is men dus op zoek gegaan naar voorlopers en grondleggers. Halverwege de jaren tachtig ontdekte *Th. Beckers* hiertoe de figuur van *Andries Sternheim (1890-1944)*, waarover hij onder meer een artikel schreef in het (Amsterdams) *Sociologisch Tijdschrift (Jrg. 1986, blz. 680-708)*. Recent verscheen er ook een biografie van deze 'Nederlandse vakbondsman in de Frankfurter Schule', geschreven door de socioloog *Bertus Mulder (Kerckebosch Zeist 1991, 284 blz., f37,50)*. Een studie waarin vooral de wat minder prettige zaken indruk maken, zoals de wijze waarop de instituutsleiding, Adorno en Horkheimer, met deze joodse socioloog omsprong. Ook Sternheim wilde naar Amerika uitwijken, maar werd daarbij behoorlijk tegengewerkt. In 1944 zou Sternheim in Auschwitz omkomen...
Na Auschwitz kan er geen poëzie meer geschreven worden, meende Adorno in een beroemd aforisme. In een recensie in *de Volkskrant* (7-3-1992) schreef *Bart van Heerikhuizen* met zoveel woorden dat hij, nu hij het lot van Sternheim kent, niet langer onbevangen deze woorden lezen kan...
Sternheim's naam wordt onder meer levend gehouden door de onlangs door de *Stichting Recreatie* (!) ingestelde *Sternheim-prijs* voor doctoraalscripties op het terrein van de vrijetijdskunde (info: 070-3500111).
Misschien dat ooit ook het Amsterdamse *Vakbondsmuseum* in deze iets kan doen. De mogelijkheden daartoe zijn volop aanwezig, zo bedacht ik mij toen ik een tweetal prachtig verzorgde boekjes van het museum in handen kreeg. Het ene betreft *Henri Polak* (1868-1943), de 'grondlegger van de moderne vakbeweging', waaraan het museum een tentoonstelling wijdde (*Amsterdam 1991, 48 blz., f19,50*), het andere gaat over het stijlvolle gebouw 'De burcht van Berlage' aan de Henri Polaklaan, waarin het museum gevestigd is (*Amsterdam 1991, 48 blz., f24,50*).

'Een bevriend staatshoofd', zo luidt de cynische ondertitel van het vooral in Frankrijk geruchtmakende boek van *Gilles Perrault* over koning Hassan de Tweede van Marokko dat bij Ambo in een Nederlandse vertaling verscheen (*Baarn 1992, 355 blz., f39,50*). In een bij vlagen verbijsterend maar goed onderbouwd betoog schetst Perrault de terreur die Hassan en de zijnen uitoefenen. Het maakt de angst die Marokkanen ten onzent hebben voor alles dat 'des overheids' is, alleszins begrijpelijk. Wat dat betreft zou het wel eens zo kunnen zijn dat een 'anarchisme-scholing' bij onze Marokkaanse landgenoten in uitermate vruchtbare aarde valt!
Het lijkt mij een zinvollere, en ook juistere, kijk op 'vreemde culturen' dan die welke soms onder 'vrijdenkers' gebruikelijk is. Wij zullen op zoek moeten naar het gemeenschappelijke en niet onnodig tegenstellingen aanscherpen. Gelukkig zijn culturen nooit homogeen en, tja, ook 'de dialectiek' staat doorgaans nergens voor!
Bovendien, vrijuit gaat het anarchisme in zijn algemeenheid natuurlijk ook niet. De anarchistische 'cultuur', zoals die bijvoorbeeld binnen het Amsterdamse krakerswereldje, heeft ook zo zijn bedenkelijke kanten. Zeker lijkt dat er op dat wereldje ook een flink aantal dubieuze types afkwam. Zie het verhaal van *Manja Ressler* in het liberaal-joodse blad *Blanes* (van mei 1990), dat op zijn minst te denken geeft. Het artikel roert dezelfde problematiek aan als de bijdrage van *André de Raaij* aan het Israël-nummer van *De AS*.

Intussen ontvingen onze abonnees de in deze rubriek aangekondigde 'tegen-Vrije' en wel als speciale aflevering van het Nijmeegse blad *Lekker Fris. 'De Vrije Socialiste'* prijkt er met gepaste trots op de omslag en: 'anarchistisch tijdschrift sinds 1898'.
Vrijwel tegelijkertijd verscheen nummer

1992/2 van *Buiten de orde* met daarin een interview met *Piet de Geus*, hoofdredacteur van de 'foute' Vrije. Prima journalistiek ideetje om hem ook eens om zijn mening te vragen. Maar helaas, veel verstandigs komt er niet uit de mond van De Geus. Wel blijkt hij zowaar *Bladeren* te lezen. Hulde! "De schrijver daarvan", zo weet De Geus, "is iemand van wie wij artikelen geweigerd hebben en sindsdien kunnen we in zijn ogen niets goeds meer doen". Tja, zoiets zegt volgens mij vooral iets over De Geus himself, hoewel, helemaal er naast zit hij er met zijn opmerking niet. Want inderdaad weigerde De Geus (niet: 'wij') ooit een artikel van mij te plaatsen. Het betrof een reactie op een artikel van *André Bentlage* en *Arie Hazekamp* naar aanleiding van hun Grote Anarchisme Onderzoek van een jaar of wat geleden, waarbij ik in deze rubriek een aantal kritische kanttekeningen geplaatst had. En inderdaad was ik behoorlijk pissig over de weigering van De Geus. Want *De Vrije* leek mij bij uitstek de plek waar dit soort discussies, 'de beweging aangaande', diende plaats te vinden. Precies deze platformfunctie werd door de coup van De Geus om zeep geholpen. Vroeg of - ik vrees - te laat zal De Geus er achter komen dat deze functie niet alleen het bestaansrecht van *De Vrije* was, maar ook de bestaansgrond... In ieder geval zag ik niet de noodzaak meer in om een blaadje als *De Vrije* in deze rubriek te blijven volgen. Stond er dan de laatste tijd nooit iets aardigs in? De lezer beoordele het zelf. Het blad ligt bij zo ongeveer elke tijdschriftenboer, zij het vooralsnog niet echt wat je noemt 'ergens tussen *De Groene* en *Vrij Nederland*': heden trof ik *De Vrije* op Rotterdam CS tussen de knippatronen, als ik het wel heb: van een commercieel distributeur moet je het maar hebben!
Intussen blijkt *De Vrije Socialiste*, wat *De AS*-inbreng aangaat, geen onverdeeld feest te zijn. Zeker, de lezer vindt er bijdragen van drie van onze redactieleden. Maar een toegezegde advertentie van *De AS* blijkt niet opgenomen en naar een interview met een onzer redactieleden zocht ik eveneens tevergeefs. Tot overmaat van ramp vond een of andere malloot die schuil gaat achter de naam *Hete Bliksem* het nodig om 'richting AS' te sneren, omdat... de AS het vertikte om het adressenbestand uit handen te geven! Enfin... in het colofon van *De Vrije Socialiste* kunt u lezen welke clubs wèl met 'ook uw adres' aan de wandel gingen!
In datzelfde colofon toch ook nog een lichtpuntje: *Recht voor Allen* staat kameraadschappelijk naast *Recht voor Allen van onderop*. Wie weet waar dat allemaal nog toe leidt!
Alles is mogelijk, maar het meest waarschijnlijk - zo bleek op de Pinksterlanddagen in Appelscha - is een jaarlijkse *DVS* als visitekaartje van 'onze gehele beweging'.

En *Lekker Fris*? Ergens in het Nijmeegse moet ook nog altijd dat onderzoek van Hazekamp en Bentlage op de plank liggen. Waarom heeft 'onze gehele beweging' van dit onderzoek eigenlijk nooit kennis kunnen nemen? (CB)

JAARBOEK ANARCHISME

De AS heeft het plan om een *jaarboek* over anarchisme uit te brengen. Naast vertalingen van buitenlandse artikelen wordt gedacht aan oorspronkelijke bijdragen, zoals (samenvattingen van) scripties en andere artikelen die de geschiedenis en de theorie van het anarchisme betreffen. De AS houdt zich aanbevolen voor suggesties en voorstellen van auteurs en vertalers. Reacties graag naar postbus 35061, 3005 DB Rotterdam.

BOEKBESPREKINGEN

ANARCHISME EN POSTMODERNISME

Tijdens de Pinksterlanddagen in Appelscha kocht ik het pas verschenen boek *Gebroken Wit*. Al bladerend bleek ik met een zestal 'verhalen' van doen te hebben, gekruid met veel anarchisme. Daarbij is het boek verlucht met apart ingebrachte computer-grafische illustraties, van de hand van Marijke Griffioen. Een letterlijke en figuurlijke uitnodiging tot het lezen van deze literair-filosofische beschouwingen. Hans Achterhuis schreef een inleiding. Hij plaatst alle bijdragen onder de noemer vrijheid ("niet de vrijheid van het grote metafysische verhaal uit de Europese traditie").

Het boek staat in het teken van het postmodernisme. Dit wordt als volgt toegelicht: "Na de faillietverklaring van alle grote ideologieën is het politieke denken in een vacuüm terechtgekomen". Het boek beoogt dan ook een anarchistische verwerking van het postmoderne denken.

Freek Kallenberg beschrijft een 'leven aan gene zijde van de schaarste'. De schaarste zal nooit door de staat tot staan gebracht worden. De individualisering leidt tot een totaliteit van schaarste. Hij bepleit daarom een alternatieve economie en wijst op het mutualisme dat Proudhon zag als een mogelijk uitgangspunt om de kapitalistische loonarbeid te doorbreken via een netwerk van arbeidersassociaties. Vandaag de dag ontstaan lokale economiebewegingen. Die eigenwerkbewegingen richten zich niet alleen op arbeid, maar ook op een andere levensstijl en cultuur.

Onder de titel 'Het revolutionaire potentieel van de schroevendraaier' koppelt Peter van der Pouw Kraan technologie en de sociale bewegingen. Technologie is niet meer weg te denken en hij wijst onder andere op het alternatieve gebruik van de computer ofwel het dubbelleven van dit soort apparatuur. Er bestaat zoiets als 'Hacktic techno-anarchisme' waar eigen spelregels worden ontwikkeld, de autoriteiten ten spijt. Er bestaan zelfs internationaal sociale netwerken voor uitwisseling van informatie.

Jean Tillie beschrijft in een literaire ontboezeming de vlucht uit de stad naar een kleinschalige gemeenschap waar iedereen elkaar kent en respecteert. In de figuur O. creëert hij de man van de wetenschap, een betweter wiens bedil- en bemoeizucht hoe langer hoe meer ter discussie wordt gesteld.

Jansen Schöttelndrëier duikt in de fantasieën en het leven van de Sade, graaf X, die de absolute vrijheid van lustbevrediging nastreefde en filosofisch heeft willen rechtvaardigen. Een anarchiste, madame de Sainte-Rouge, heeft met permissie toegang tot de orgieën. Daar ontmoet hij een antropologe, mevrouw Badwater, die ook voor studiedoeleinden aanwezig is. De huiselijke werkzaamheden worden verricht door een zwanger ogend meisje: Nanon. Zij figureert als de onderdrukte vrouw die zwanger is van vrijheid.

De graaf doceert zijn filosofie van de macht van de sterkste, ook wanneer hij zeer viriel in de weer is. De dames, wat op een afstand, stellen hun vragen en maken notities. "Vrije liefde is misschien een verouderde term, maar staat het nu voor een ideaal dat iedereen haar relatie de vorm kan geven die zij wil?". Hierop antwoordt de graaf: "Van machtsongelijkheden in de maatschappij, madame, moeten we ons ontdoen, daar ga ik net zozeer voor op als u. Maar de macht tussen individuen is daarmee niet uitgebannen". Reeds eerder had hij opgemerkt: "Er zijn vele soorten vrijheid - of ze echt bestaan, blijft een kwestie van goochelen met logica". Tussen de vrouwen onderling ontspint zich eveneens een discussie. "De pil heeft de vrouw sexueel bevrijd" en "Het patriarchaat is op sterven na dood".

Tijdens het gebeuren verschijnt een meesteres ten tonele: Violetta bondage. Zij is de vrouwelijke alter ego van de graaf. De tijden keren. Van object is ook de vrouw subject geworden. Er gebeurt veel in dit essay en het wordt zelfs luguber. De uitvoerige dialoog, waarin alles ter discussie wordt gesteld, liegt er niet om. De graaf wordt door Nanon ont-

hoofd en toch is hij eigenlijk niet echt dood. Het verhaal eindigt min of meer in een surrealistisch tafereel. Het minnespel wordt beschreven tussen Nanon en Badwater, die zich letterlijk in elkaar verliezen. Als mijn interpretatie juist is, krijgt in de zwangere Nanon het concrete leven en in Badwater als de theoretica de vrijheid gestalte. De titel van dit verhaal is dan ook 'Diep droomt de nacht'.

Tjebbe van Tijen vestigt de aandacht op 'vrije culturele ruimtes'. Onder deze leus vond in 1984 in Amsterdam een manifestatie plaats in een gekraakt pakhuis aan het Waterlooplein. "Er was iets aangrijpends in de tegenstelling tussen het zwaar beveiligde cultuurpaleis in aanbouw, de Stopera, en het cultuurpakhuis". De schrijver wijst erop dat in de jaren zestig, evenals in Amsterdam, ook in Milaan op de monumentale pleinen de jongeren regelmatig bijeenkwamen. In al of niet gekraakte ruimten kwam een alternatief cultureel leven op gang. Ook in andere landen vonden soortgelijke ontwikkelingen plaats.

Van de hand van ex-AS redactrice Marli Huier bevat het boek een boeiend essay, waarin zij een persoonlijke visie geeft op het anarchisme in postmoderne zin. De Franse filosoof Foucault heeft immers veel uit de doeken gedaan over de werking van de macht, maar minder over verzet ertegen. Het negentiende-eeuwse anarchisme ontstaat deels als reactie op de Verlichting. Aanvankelijk is het een scheldwoord voor hen die de wetten niet eerbiedigden. Proudhon gaat deze term positief hanteren.

Zij schetst in korte typeringen de ons bekende coryfeeën. "Vrijwel alle anarchisten, ook Stirner, menen dat de mens van nature geneigd is tot samenleven". Ze citeert ook Proudhon: "In de schaduw van en verborgen onder het regeringsapparaat en de politieke instellingen, produceerde de samenleving langzaam maar zeker een nieuw eigen organisme, zij schiep een nieuwe orde, uitdrukking van haar vitaliteit en onafhankelijkheid".

Marli ziet 'postmodernisme' bij die negentiende-eeuwse anarchisten die een aantal van de Verlichtingsidealen ter discussie stelden. In Nederland, zegt zij, ontstaat een vorm van humanistisch anarchisme dat als uitgangspunt de gelijkheid van alle mensen heeft. Gekoppeld aan morele principes, ethische normen en gedragsregels, heeft dat geleid tot heftige discussies en scheuringen in de anarchistische beweging. Zo werd door het syndicalistische anarchisme weer de nadruk gelegd op de sociale strijd van de arbeidersklasse in plaats van op een nieuwe ethiek.

Marli bepleit kleinschalige, vrijwillige associaties en haakt daarbij in bij de Franse postmoderne filosoof Lyotard. Hij stelt tegenover de ideologieën ofwel 'de grote verhalen' de theorie van de 'kleine verhalen'. Dat is het dagelijks gebeuren waarbij mensen op vrijwillige basis tot samenwerking komen. Hoewel het postmodernisme wordt verweten een denken te zijn zonder enige illusie, is dat bij Lyotard niet aan de orde. Het grote vooruitgangsdenken is volgens hem failliet en hij verklaart de oorlog aan de totaliteit.

De conclusie van Marli luidt dan ook dat 'het anarchisme' eveneens failliet is. In het vacuüm dat nu is ontstaan, blijft alleen nog ruimte voor 'het anarchistische', met andere woorden kleinschalige activiteiten, die een netwerk van vrijruimtes vormen. (WdL)

Gebroken Wit. Politiek van de kleine verhalen; Ravijn, Amsterdam 1992; 166 pag.; ƒ29,50.

GEBROKEN WIT

Het *Documentatiecentrum Vrij Socialisme* te Utrecht organiseert op zaterdag 24 oktober aanstaande een studiedag over het recent verschenen boek *Gebroken Wit. Politiek van de kleine verhalen*. De lokatie is op dit moment nog niet definitief bekend. Informatie: postbus 14045, 3508 SB Utrecht.

(W)ETEN

We leven in een postmoderne wereld en dat zullen we weten ook. Neem nu het boekje 'De buik van de filosoof' van de jonge Franse wijsgeer *Michel Onfray*. Bij de ondertitel gaat het al mis: het zou in het boekje gaan om een 'kritiek van de diëtische rede', met een vette, al te vette, knipoog naar Kant dus. Waar gaat het over? Er zou tussen denken en 'de buik' een "complex netwerk van affiniteiten en erkenningen" bestaan die in de filosofie ten onrechte veronachtzaamd zou worden. En inderdaad, Onfray doet zo hier en daar een aardige waarneming, die evenwel steevast verzuipt in een zaniksaus waarin een lepel tot in de eeuwigheid rechtovereind blijft staan.

Rest mij de behandelde filosofen te noemen: Diogenes, Rousseau, Kant. Fourier (!), Nietzsche, Marinetti en Sartre. (CB)

M. Onfray, De buik van de filosoof. Kritiek van de diëtische rede. Ambo, Baarn 1991, 124 pag., f28,50

BEWEGINGEN

In tegenstelling tot wat de meeste mensen denken, wordt er vandaag de dag niet minder vaak actie gevoerd dan twintig jaar geleden. Uit *Tussen verbeelding en macht*, een bundel die gewijd is aan de geschiedenis van de nieuwe sociale bewegingen in Nederland, blijkt tenminste zonneklaar dat het protest niet is afgenomen, maar dat (geweldloze) acties alleen nog maar mondjesmaat door de media gesignaleerd worden en zelfs dat vaak niet eens.

De jaren zestig en zeventig, zeggen samenstellers Duyvendak en Koopmans, zijn dermate beeldbepalend geweest dat alles wat er nu gebeurt nauwelijks meer wordt opgemerkt. Studentenprotest op het Malieveld is geen nieuws meer. Alleen acties waarbij geweld te pas is gekomen, lijken nog interessant genoeg voor een plaatsje in de krant. Dat wil vanzelfsprekend niet zeggen dat er in die decennia niets veranderd is. In één van de bijdragen in de bundel valt de term 'giro-activisme', een verschijnsel dat samenvalt met de onmiskenbare institutionalisering van de nieuwe sociale bewegingen. Daarom ook is het onmogelijk de toekomst van het actiewezen te voorspellen, al sluiten de samenstellers niet uit dat door de huidige partijpolitieke instabiliteit het protest weer zal oplaaien.

Opmerkelijk is dat de relatie tussen activisme en anarchisme - althans sommige libertaire ideeën - in de bundel onvermeld blijft. Een tekortkoming die nog raadselachtiger wordt als men bedenkt dat Duyvendak in een eerdere publicatie (zie *De AS* 69: Nieuwe sociale bewegingen) een parallel trok tussen de oude anarchistische beweging en nieuwe sociale bewegingen als de kraakbeweging en de antikernenergiebeweging. Maar in de uitgebreide literatuuropgave van de bundel zal men tevergeefs naar die publicatie zoeken!

De schetsen van de diverse bewegingen zijn nogal uiteenlopend van niveau en leesbaarheid. Veel ervan was al bekend uit andere publicaties, terwijl de werkbeweging zelfs geheel ontbreekt. Daar staan echter twee informatieve schetsen, van de gekkenbeweging en van de solidariteitsbeweging ('Onverklaard maakt onbemind'), tegenover.

Minder pretentieus en daardoor juist veel aardiger is het boekje dat Ger Harmsen in opdracht van het Nivon schreef. Hij schetst de geschiedenis van de Nederlandse socialistische beweging in haar relatie tot natuur en milieu, al kijkt hij zo nu en dan ook over de grens. Harmsen onderkent terdege dat het marxistische socialisme de natuur louter als een economische categorie opvatte en dat aanzetten tot een 'moderne' visie vrijwel alleen bij vooroorlogse anarchisten en utopisten gevonden worden. Zo beschrijft hij onder meer het werk van lang vergeten pioniers op het gebied van natuurstudie en natuurbehoud als de anarchistische onderwijzer Jan Hof. Terecht krijgt ook Henri Polak, een opvallende uitzondering in de SDAP, aandacht.

Harmsen laat zien dat de arbeidersbeweging, althans de sociaaldemocratische en communistische, eenzijdig gericht was op de bevrijding van de arbeid, die - zo werd algemeen verwacht - binnen afzienbare tijd een feit zou zijn. Dat vooruitgangsoptimisme maakte velen blind voor de schaduwzijden van de technologie. Natuurbescherming, zei mevrouw Drees nog na 1945, is een hobby voor rijke mensen. Eerst met het voortschrijden van de emancipatie, in de zin van verburgerlijking, van de arbeider werden natuur en milieu als specifiek 'probleemgebied' ontdekt, maar dan zijn we inmiddels al in de jaren zeventig beland.

Evenzeer aanbevolen is het verzorgde boekje dat de Werkgroep integrale geschiedschrijving Oisterwijk (WIGO) uitbracht. *De akelige twee procent* (naar de woorden van een pastoor) brengt enkele mensen voor het voetlicht die een voortrekkersrol speelden in het vooroorlogse Oisterwijk. De auteurs - Ad van Oort, Siebe Thissen en Jacqueline de Vries - schetsen op basis van zowel archiefmateriaal als vraaggesprekken een beeld van andersdenkenden binnen een katholieke gemeenschap. Met de komst van verschillende industrieën rond de eeuwwisseling werd het gesloten agrarische Oisterwijk stap voor stap opengebroken, al zou het volstrekt katholieke karakter nog lang behouden blijven.
De auteurs zijn er in geslaagd om de vooroorlogse 'dorpspolitiek', waarin geestelijken en fabrikanten de eerste viool speelden, tot leven te wekken. Boeiende portretten van onder meer de syndicalist Frits van Dartel, de religieus-anarchist Han Kuijsten en de vrijdenker Hendrik Klein, die allen hun eigen strijd streden tegen onrecht en arrogantie, tonen aan dat de 'politiek van de kleine verhalen' geen postmodernistische uitvinding is. (HR)

J.W. Duyvendak, R. Koopmans e.a. (red.), Tussen verbeelding en macht. 25 jaar sociale bewegingen in Nederland; SUA, Amsterdam 1992; 284 pag.; f39,90.

Ger Harmsen, Natuurbeleving en arbeidersbeweging. De Nederlandse socialistische arbeidersbeweging in haar relatie tot natuur en milieu; Nivon, Amsterdam 1992; 168 pag.; f19,90.

Ad van Oort, Siebe Thissen, Jacqueline de Vries, De akelige twee procent. Andersdenkenden in katholiek Oisterwijk 1891-1940; Wigo (Dr. Desainlaan 10), Oisterwijk 1992; 160 pag.; f24,50.

KLASSIEK ANARCHISME

In zijn (overigens prijzige) boek over het klassieke anarchisme wijst G. Crowder, een Amerikaanse politieke theoreticus, op drie invloedslijnen waarop het anarchistische gedachtengoed rust. In de eerste plaats is er de samenhang met de traditie van de 'Verlichting' (het emancipatiestreven van de Europese burgerij in de achttiende eeuw). In de tweede plaats ontwikkelt het zich uit de confrontatie met denkbeelden van Rousseau (dus ook waar het zich tegen Rousseau af zet). En tenslotte haakt het aan bij wetenschapsopvattingen en het daarmee verband houdende denken over voortgang en ontwikkeling uit de negentiende eeuw.
Het beeld dat vanuit die drie invloedslijnen van anarchisme is te maken, laat zich kennen als een geheel van gedachten, waarvan de samenhang groter is dan gewoonlijk wordt aangenomen. Maar omdat dit beeld in de negentiende eeuw is opgebouwd, moeten anarchisten dat beeld wel in overeenstemming brengen met wat er in de twintigste eeuw leeft. Anders zijn ze een museumstuk aan het koesteren, is zijn mening.
Crowder ziet wat dat betreft bes kansen voor het anarchisme, als het maar een minder ambitieus programma nastreeft dan de klassieke anarchisten in hun hoofd hadden. Als voorbeeld waaraan is te denken, wijst hij op de wijze van werken van de Engelse anarchist Colin Ward. Voor Nederland zouden we kunnen denken aan Anton Constandse, die de naam 'pragmatisch anarchisme' gaf aan dat waar hij voor stond. In de tweede plaats wijst Crowder op de verbinding die het anarchisme kan aangaan met de politieke

ecologie, waarbij natuurlijk ook de naam van Murray Bookchin valt. In de derde plaats denkt Crowder dat het anarchisme als politieke theorie een plaats tussen het liberalisme en de sociaaldemocratie niet zou misstaan. Immers, de zorg van het anarchisme strekt zich *tegelijk* uit over de twee opties die beide politieke theorieën - de vrijheidsgedachte èn de gelijkheidsgedachte. Het wordt tevens gedragen door een sterk wantrouwen tegen regeringen. Hiermee heeft Crowder in zijn slothoofdstuk 'The anarchist case' een programmaatje voor het moderne anarchisme geschreven.

In dat slothoofdstuk komt bij elkaar wat hij als uitkomsten van voorafgaande discussies heeft genoteerd. Zijn werkwijze daarbij is de volgende. Eerst heeft hij de drie invloedslijnen waarvan hiervoor sprake was, beschreven. Daarbij heeft hij laten zien waarom hij vindt dat ze relevant zijn voor het begrijpen van het klassieke anarchisme. Vervolgens heeft hij het gedachtengoed van vier klassieke anarchisten, te weten W. Godwin, P.J. Proudhon, M. Bakoenin en P. Kropotkin in het licht van die drie lijnen bekeken. De vaak extreme en uiterst consequente standpunten die zij innamen, leidden tot dilemma's. Het is prima om het recht principieel als onbruikbaar voor het bewaren van vrede te verwerpen, maar welk alternatief bied je om de vrede dan te bewaren? Daarbij is het een beetje flauw om het probleem de toekomst in te projecteren, zo in de trant van: dàn zal er een andere maatschappij zijn die andere mensen voortbrengen; in zo'n geval zijn überhaupt geen vrede brengende middelen meer nodig. Dat gaat lijken op een 'geloof', op een nieuwe religie. Want wie garandeert de uitkomst?
Een middel voor het bewaren van vrede dat in plaats van recht wordt voorgehouden, is 'sociale controle'. Maar daarvan weten we dat het vaak onderdrukkender kan zijn dan het geschreven recht. Iets wat Bakoenin ook al wist te vertellen. Hij sprak over gewoonte in termen van 'sociale tirannie'. Hoe je hier ook verder mee omgaat, daar ligt wel een dilemma.

Crowder bespreekt bij de behandeling van de vier klassieke anarchisten dit soort dilemma's. Daarom is het niet de zoveelste 'geschiedenis van het anarchistische denken' geworden. Crowder werkt in de lijn die de Amerikaanse politieke theoreticus A. Ritter met zijn boek over Proudhon in 1969 heeft uitgezet. Later heeft Ritter de vruchtbaarheid van die wijze van werken bewezen met zijn *Anarchism. A theoretical analysis* (1980). Crowder zet die lijn voort. Zijn boek besluit hij als volgt: Anarchisme is een visie op het menselijk leven dat door velen nog steeds als humaan en inspirerend wordt beschouwd. Ook al is het als ideaal onbereikbaar, we zullen ons moeten afvragen waarom dat zo is, eerder dan de bestaande instituties voor lief te nemen. (ThH)

G. Crowder, Classical anarchism. The political thought of Godwin, Proudhon, Bakunin and Kropotkin; Clarendon Press, Oxford 1991; 208 pag; ca. f100,=.

DE VRIJE SOCIALISTE

Alle abonnees hebben inmiddels *De Vrije Socialiste* toegezonden gekregen. Extra exemplaren ervan zijn nog voorradig. Bestellen door het overmaken van zeven gulden op postgiro 96829 t.n.v. SWP, Nijmegen, o.v.v. De Vrije Socialiste. Ook donaties zijn welkom!

(Ingezonden mededeling)

In september verschijnt bij uitgeverij Rode Emma:

Arthur Lehning

Lenin en de revolutie

Marxisme en anarchisme in de Russische revolutie

In de Rode Emma-uitgave *De fabel van het linkse ongelijk* zijn libertaire kritieken op het bolsjewisme verzameld en becommentarieerd, die in de periode 1918-1929 geschreven werden. Hierin werd onder andere een tekstfragment opgenomen van de Nederlandse anarcho-syndicalist Arthur Lehning. Deze analyseerde aan de hand van anarchistische denkbeelden de verwording van de linkse beweging in de Sowjet-Unie. Het fragment stamt uit het boek *Marxisme en anarchisme in de Russische revolutie* (1929). Geboren in 1899, behoort Arthur Lehning tot de niet zovelen die begin èn einde van het bolsjewisme actief beleefd hebben. Met het oog op de ineenstorting van het stalinisme blijkt deze tekst opnieuw een verrassende actualiteit te bezitten.
Het boek zal in september 1992, waarschijnlijk onder de titel *Lenin en de revolutie*, verschijnen bij uitgeverij Rode Emma. Het is dan voorzien van de inleiding van Arthur Lehning voor de eerste Nederlandse uitgave (1971), de inleiding bij de tweede Franse uitgave (1984) en twee actuele inleidingen, van de schrijver en van de uitgever. Het boek is voorzien van foto's, bibliografische aantekening, selectieve bibliografie, biografisch register en personenindex. De prijs is rond de ƒ25,=
Bestelling mogelijk door te schrijven naar: Uitgeverij Rode Emma, Postbus 11378, 1001 GJ Amsterdam of telefonisch: 020-6226200/6120518.

Eerder verschenen libertaire uitgaven zijn:
De fabel van het linkse ongelijk. Met teksten van Rosa Luxemburg, Anton Pannekoek, Henriëtte Roland Holst, Arthur Lehning (ƒ22,50 + ƒ5,= porto)
Leve de Republiek! Een pleidooi voor afschaffing van het koningschap in samenhang met herverkaveling van de macht (ƒ9,50 + ƒ3,= porto).
Deze publicaties zijn te verkrijgen door het genoemde bedrag over te maken op giro 4746927 t.n.v. Stichting Rode Emma, Amsterdam.

TRANSPORT
DE AS 98



Prijs *f6,90*